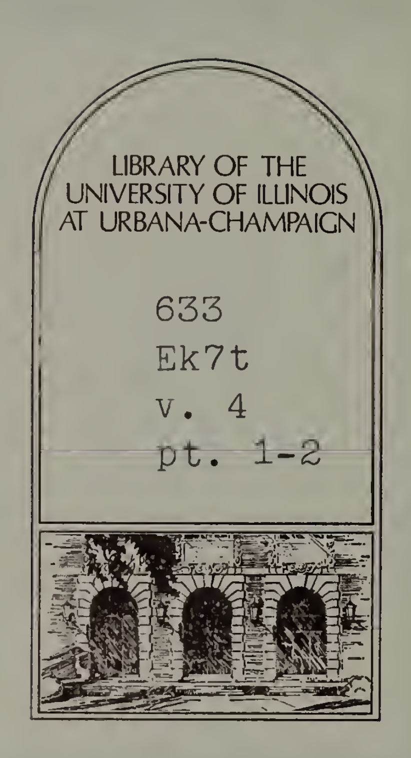


Труды экспедиции, снаряженной имп Вольным эконом и рус геогр. об-вами для исследования хлебной торговли и производительности в России.

Т. 4, вып 1.

Западный район экспедиции по изучению хлебной торговли и производительности России.

ч. 1

Район между верховьями Волги и Оки и пристани верховьев Волги.

М. Раевского

Спб. 1874

ТРУДЫ

ЭКСПЕДИЦІИ,

снаряженной

ИМПЕРАТОРСКИМИ

ВОЛЬНЫМЪ ЭКОНОМИЧЕСКИМЪ

и

РУССКИМЪ ГЕОГРАФИЧЕСКИМЪ

ОБЩЕСТВАМИ,

для изслѣдованія

ХЛѢБНОЙ ТОРГОВЛИ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ВЪ РОССІИ.

Томъ IV.

Выпускъ первый.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

—

1874.

ЗАПАДНЫЙ РАЙОНЪ ЭКСПЕДИЦІИ
ПО
ИЗУЧЕНІЮ ХЛѢБНОЙ ТОРГОВЛИ
И
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ РОССІИ.

Часть I.

РАЙОНЪ МЕЖДУ ВЕРХОВЬЯМИ ВОЛГИ И ОКИ
И
ПРИСТАНИ ВЕРХОВЬЕВЪ ВОЛГИ.

М. РАЕВСКАГО.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія К. Замысловскаго. Казанская ул., д. № 31.
1874.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

доходъ съ нихъ.—Округъ пеньки сѣчки и пеньки молочанки.— Высшая доброта сѣчки.—Районы пеньки къ Петербургу и Ригѣ и измѣненія въ оныхъ съ 40-хъ годовъ.—

Торговля пенькой къ Петербургу. — Переходъ пеньки отъ крестьянъ къ мелкимъ торговцамъ и отъ сихъ послѣднихъ къ крупнымъ. — Перемѣны въ торговлѣ со времени устройства желѣзныхъ дорогъ.—Главные рынки пеньки. — Свѣнская ярмарка. — Цѣны на пеньку. — Общія условія цѣны и соотношеніе цѣны на внутреннихъ рынкахъ съ портовою. — Отличіе торговли конопляннымъ масломъ отъ торговли пенькой. — Незначительный вывозъ конопляннаго масла заграницу. — Дѣленіе рынковъ масла по мѣстностямъ внутренняго его потребленія.— Значеніе въ торговлѣ масломъ Сухиничъ, Орла и Бѣлева.— Цѣны на масло. —

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Карта западнаго района экспедиціи съ указаніемъ: областей пеньководства, льноводства и главныхъ пунктовъ и путей отпускной торговли и привоза хлѣба,—до устройства желѣзныхъ дорогъ и въ настоящее время.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Изученію моему, въ качествѣ члена экспедиціи для изслѣдованія хлѣбной торговли и производительности Россіи, подлежало пространство отъ Орла и Калуги къ Ригѣ и отъ рѣки Десны къ Волгѣ выше Твери. Пространство это, въ періодъ до проведенія сѣти желѣзныхъ дорогъ, представляло, въ отношеніи отпускной торговли, два района: а) бассейнъ Западной Двины и верховьевъ Днѣпра, тянувшій къ Ригѣ и б) полосу между верховьями Волги и Оки, отпускавшую къ Петербургу и Ригѣ. Полоса эта служила притомъ транзитнымъ путемъ для продуктовъ центральной Россіи, слѣдовавшихъ къ Петербургскому и Рижскому портамъ; какъ транзитное, такъ и мѣстное движеніе въ ней были сильнѣе къ Петербургу, чѣмъ къ Ригѣ, и разсматриваемая мѣстность могла быть названа Петербургскимъ отдѣломъ Западнаго района экспедиціи. Этому отдѣлу и посвященъ настоящій выпускъ нашего отчета. Пунктами, стягивавшими транзитное и мѣстное движеніе къ Петербургу, въ районѣ между верховьями Волги и Оки, были пристани верховьевъ Волги, т. е. Гжатскія, Зубцовскія и Ржевскія, которыя потому послужили главнымъ предметомъ предлагаемаго труда.

Полоса между верховьями Волги и Оки принадлежитъ къ мѣстностямъ, скуднымъ въ отношеніи хлѣбной производительности: изъ хлѣбовъ отсюда сбывается овесъ и очень немного ячменя; вмѣстѣ съ тѣмъ транзитъ къ Петербургу состоялъ изъ продуктовъ не хлѣбныхъ. При такихъ условіяхъ, главный предметъ экспедиціи — хлѣбъ, долженъ былъ въ настоящемъ выпускѣ отойти на второй планъ, уступивъ первое мѣсто побочнымъ предметамъ изслѣдованія, продуктамъ льноводства и пеньководства, которые играютъ главную роль въ торговлѣ района. Другая особенность настоящаго труда, это историческій порядокъ въ изложеніи,

что зависѣло отъ слѣдующей причины: въ годы экспедиціи торговля края находилась въ переходномъ положеніи, желѣзныя дороги поколебали старый порядокъ—порядокъ времени сплава и гужевыхъ путей; но какъ сѣть желѣзныхъ линій была открыта только частями, то новое движеніе не могло сложиться еще окончательно; а чтобъ понять переходное состояніе, необходимо указать тотъ порядокъ, коему оно наслѣдовало. Съ другой стороны, перемѣны, произведенныя частями сѣти желѣзныхъ дорогъ, давали понять, въ какомъ видѣ сложится новый ходъ дѣлъ, когда будетъ устроена вся сѣть. Въ силу всего этого, изложеніе наше, въ большинствѣ случаевъ, держится слѣдующей системы: сперва описаніе времени сплава и гужевыхъ путей, затѣмъ процессъ перемѣнъ, вслѣдствіе желѣзныхъ дорогъ до времени экспедиціи (1867—1868 годы), и наконецъ взглядъ на настоящее положеніе, когда районъ окаймленъ желѣзными линіями. Обрисовывая это настоящее, мы повѣрили наши свѣдѣнія показаніями сочленовъ экспедиціи г.г. Тарачкова и Чаславскаго, которые изучали сосѣдній, центральный районъ въ 1869—1871 годахъ.

Въ частности настоящій выпускъ состоитъ изъ слѣдующихъ пяти главъ: 1) общія свѣдѣнія о районѣ между верховьями Волги и Оки и о пристаняхъ верховьевъ Волги; 2) движеніе къ пристанямъ изъ центральной Россіи (транзитное движеніе); 3) движеніе къ пристанямъ изъ ихъ округи, причемъ сдѣланъ очеркъ производительности района; 4) хлѣбная торговля для продовольствія района и 5) въ видѣ приложенія, пеньководство и торговля его продуктами въ центральной Россіи. Глава эта помѣщена въ настоящемъ выпускѣ, потому что пенька составляла главный транзитный продуктъ пристаней верховьевъ Волги. Что же касается до движенія въ районѣ къ Ригѣ, то о немъ будетъ сказано въ подробности, въ слѣдующемъ выпускѣ, посвященномъ бассейну Западной Двины.

Цифры движенія товаровъ на пристаняхъ взяты изъ оффиціальныхъ свѣдѣній по управленію водяными путями. Свѣдѣнія эти, какъ извѣстно, неточны и ниже дѣйствительныхъ, но степень ихъ неточности на различныхъ водяныхъ системахъ крайне разнообразна. Въ частности, разсматриваемыя цифры ближе къ истинѣ тамъ, гдѣ плаваніе судовъ происходитъ по преимуществу караванами, и гдѣ грузъ судовъ не смѣшанный; то и другое условіе имѣютъ мѣсто на верховьяхъ Волги, что и побудило насъ руководство-

ваться офиціальными свѣдѣніями, тѣмъ болѣе что они въ ходу здѣсь, между торговцами для коммерческихъ соображеній.

Къ выпуску приложена карта, относящаяся ко всему Западному району экспедиціи. Въ виду того, что карта относится также къ слѣдующимъ выпускамъ, въ которыхъ будетъ разсмотрѣно торговое движеніе въ бассейнѣ Западной Двины и верховьевъ Днѣпра, необходимо войти по поводу ея въ нѣкоторыя подробности.

Западный районъ, за исключеніемъ Митавской равнины (срединной части Курляндской губерніи), не имѣетъ избытка въ озимомъ хлѣбѣ; правда, вывозъ ржи существуетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, кромѣ сказанной равнины, но вывозъ этотъ парализуется одновременнымъ привозомъ ржанаго хлѣба, и притомъ въ количествѣ гораздо бóльшемъ противъ отпуска. Собственнаго хлѣба достаетъ на продовольствіе лишь въ немногихъ мѣстностяхъ, преимущественно на окраинахъ района; вообще въ отношеніи озимаго хлѣба, районъ есть прежде всего потребитель продуктовъ черноземныхъ полосъ. Изъ яровыхъ хлѣбовъ, край имѣетъ избытокъ въ овсѣ и мѣстами въ ячменѣ. Разнообразіе въ эту овсяную область вводятъ господствующія, въ одной ея части, льноводство, въ другой — пеньководство, продукты коихъ служатъ главнымъ источникомъ дохода населенія. Такой характеръ производительности побудилъ насъ не посвящать нашей карты исключительно одному хлѣбному дѣлу, а сдѣлать ее изображеніемъ главныхъ сторонъ сельско-хозяйственной производительности вообще, равно какъ торговли всѣми важнѣйшими продуктами этого рода.

По части производительности, на картѣ отмѣчены: область льноводства, пеньководства и мѣстность, имѣющая избытокъ въ озимомъ хлѣбѣ (Митавская равнина); производство же овса мы не считали нужнымъ выражать особымъ знакомъ, такъ какъ оно распространено въ краѣ, повсемѣстно. Въ область льноводства введены мѣстности, гдѣ ленъ воздѣлывается для сбыта сѣмени и волокна; мѣстности же, отпускающія одно сѣмя, въ счетъ не входили. Обращаемъ на это особенное вниманіе, въ виду могущихъ возникнуть недоумѣній; надо также оговорить, что, по сбыту волокна, мы причислили къ льноводству тѣ уѣзды или части ихъ, гдѣ отпускъ волокна болѣе 10.000 пудъ. Въ область пеньководства введены мѣстности, гдѣ продукты конопли воздѣлываются на продажу; въ текстѣ перваго выпуска замѣчено, что пеньководство распространено нѣсколько сѣвернѣе предѣловъ, нанесенныхъ на картѣ, а именно, что оно существуетъ также въ сѣверныхъ уѣздахъ Смоленской губерніи, но количество продуктовъ конопли, обращае-

мыхъ здѣсь на продажу, такъ не велико, что вводить эти уѣзды въ область пеньководства на картѣ, которая указываетъ предметъ въ общихъ чертахъ, было бы напрасно. Область льноводства обозначена исключительно въ предѣлахъ западнаго района, область пеньководства представлена также на черноземѣ, т. е. на всемъ своемъ протяженіи въ Европейской Россіи; это сдѣлано въ тѣхъ между прочимъ видахъ, что пенька изъ центра была главнымъ транзитнымъ продуктомъ на пристаняхъ верховьевъ Волги. Въ предѣлахъ района область пеньководства занимаетъ юго-восточную сторону, область же льноводства остальное пространство, за исключеніемъ двухъ мѣстностей: а) уѣздовъ Великолуцкаго, Торопецкаго и бо̀льшей части Холмскаго и б) сопредѣльныхъ полосъ Калужской и Московской губерній. Нельзя не замѣтить при этомъ, что уѣзды Торопецкій, Холмскій, а также прилегающіе къ нимъ Бѣльскій и Порѣчьскій, гдѣ разведеніе льна для волокна идетъ въ весьма небольшихъ размѣрахъ и началось недавно,—составляютъ худшую и самую глухую часть края, благодаря ску̀дости почвы, обилію лѣсовъ и болотъ, а также слабому развитію промысловъ. Что же касается до сопредѣльныхъ полосъ Калужской и Московской губерній, то онѣ вообще имѣютъ мало схoднаго съ типомъ мѣстности Западнаго района и, благодаря нѣкоторому развитію фабричной промышленности, скорѣе сродны подмосковнымъ уѣздамъ *). Пеньководство развито преимущественно въ южной части своей области; льноводство несравненно значительнѣе въ мѣстности средняго и нижняго теченія Двины, а также въ бассейнахъ рѣкъ Великой и Шелони (западная часть Псковской губерніи), чѣмъ въ верховьяхъ Волги и у верховыхъ притоковъ Двины. Въ частности, въ краѣ средняго и нижняго теченія Двины льняные посѣвы увеличиваются по мѣрѣ приближенія къ рѣкѣ, или, по мѣткому выраженію торговцевъ: „льны жмутся къ Двинѣ“; въ западной части Псковской губерніи льноводство имѣетъ большіе размѣры, чѣмъ въ прилегающей къ ней полосѣ Придвинскаго бассейна. Придвинскій край собственно, равно какъ западная часть Псковской губерніи, были исконными мѣстностями льноводства; на верховьяхъ Волги же оно стало развиваться въ 50-хъ годахъ, а у верховыхъ притоковъ Двины послѣ освобожденія крестьянъ, когда оно увеличилось повсемѣстно. Теперь льноводство Придвинской области и въ области верховьевъ Волги составляютъ почти сплошное цѣлое, но качество льна въ новыхъ его мѣстностяхъ значительно ниже, чѣмъ въ старыхъ.

На ряду съ Западнымъ райономъ, на картѣ изображены мѣстности центральнаго и малороссійскаго чернозема, которыя служили и служатъ главнымъ

---

*) Сѣверо-восточная часть Калужской губерніи не тянетъ ни къ Ригѣ, ни къ Петербургу.

кормильцемъ района; помѣщеніе ихъ даетъ возможность прослѣдить пути хлѣба отъ самыхъ его родниковъ до крайнихъ пунктовъ округа потребленія. Вмѣстѣ съ тѣмъ центральный черноземъ имѣетъ важность, какъ родникъ сала, слѣдовавшаго къ Петербургу, чрезъ пристани верховьевъ Волги, а также къ Ригѣ, путемъ Западной Двины.

По части торговли, на карту нанесены: главные пункты и пути отпускной торговли и по привозу хлѣба—какъ въ періодъ до устройства желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ настоящее время. При этомъ основой принятъ старый порядокъ торговли: по даннымъ того времени указаны главные пункты, и пути того времени означены линіями; движеніе же въ настоящую пору отмѣчено стрѣлами, поставленными у пунктовъ, нынѣ его сосредочивающихъ. Такой порядокъ изображенія даетъ понять сразу, какіе изъ прежнихъ центровъ и путей упали, какіе дѣйствуютъ, хотя значеніе ихъ и измѣнилось, и какіе образовались вновь.

Главные торговые пункты раздѣлены на четыре категоріи: а) пункты отпускной торговли и привоза хлѣба, бывшіе также средоточіями транзитной торговли; б) пункты отпускной торговли и привоза хлѣба; в) пункты, выдававшіеся исключительно по отпуску и г) пункты, выдававшіеся исключительно по привозу хлѣба. Какіе изъ центровъ торговли теперь выдаются по отпуску и привозу вмѣстѣ, и гдѣ преобладаетъ одинъ отпускъ или привозъ, это видно по цвѣту стрѣлъ, поставленныхъ у этихъ пунктовъ. Большинство торговыхъ центровъ соединяло и соединяетъ отпускъ съ привозомъ; исключенія составляютъ, съ одной стороны, пункты въ низовьяхъ Двины, выдающіеся исключительно по отпуску, благодаря тому, что привозъ хлѣба сюда вообще незначителенъ, съ другой стороны—пункты въ области верховьевъ Днѣпра, выдающіеся исключительно по привозу хлѣба, такъ какъ отпускъ дробится здѣсь по множеству мѣстечекъ. Средоточія транзита примыкали, какъ и слѣдовало ожидать, къ тѣмъ пунктамъ отпуска и привоза, которые расположены между черноземомъ съ одной стороны, и пристанями верховьевъ Волги, а также верховьевъ Двины (причисляя къ симъ послѣднимъ пристанямъ и Витебскую), съ другой, ибо сказанныя пристани служили для центральнаго чернозема преддверіями къ портамъ. Въ предметы отпускной торговли включены: разные роды хлѣба, отправляемые тѣмъ или другимъ краемъ, преимущественно же овесъ, а также продукты льноводства или пеньководства, смотря по мѣстностямъ; подъ привозомъ хлѣба разумѣется ввозъ разныхъ родовъ его исключительно для продовольствія. Предметы транзита, къ пристанямъ верховьевъ Волги, состояли изъ пеньки, масла конопляннаго и подсолнечнаго, сала и льнянаго сѣмени; для пристаней Западной Двины въ предметы эти входилъ еще хлѣбъ разныхъ родовъ. Въ главные пункты

отпускной торговли и привоза хлѣба, какъ прежде, такъ и въ настоящее время, отнесены тѣ центры, которыя отпускаютъ болѣе 100.000 пудовъ вышепоименованныхъ мѣстныхъ продуктовъ (въ общей ихъ суммѣ) и принимаютъ болѣе 100.000 пудовъ разнаго рода хлѣба *); тоже мѣрило было принято при опредѣленіи пунктовъ, выдающихся по отпуску или привозу отдѣльно (также для важнѣйшихъ пристаней). Матеріаломъ для опредѣленія количества отпуска и привоза въ настоящее время послужили преимущественно свѣдѣнія желѣзныхъ дорогъ, причемъ по линіямъ: Орелъ-Витебскъ-Динабургъ-Рига, Митава-Рига и Петербургъ-Варшава, движеніе товаровъ взято въ среднемъ за четыре послѣдніе года (1869—72); по линіямъ же Москва-Смоленскъ и Смоленскъ-Брестъ, открытымъ позднѣе, можно было пользоваться цифрами, по первой только за 1871 и 1872 годы, а по второй за одинъ 1872 годъ. Наконецъ, движеніе по дорогамъ, открытымъ въ половинѣ 1873 года, т. е. по линіямъ: Калькуны-Радзивилишки, Митава-Можейки и Гомель-Вильна, въ расчетъ не принято.

Число второстепенныхъ торговыхъ пунктовъ на картѣ крайне разнообразно, смотря по мѣстностямъ, что зависитъ главнымъ образомъ отъ разнородности собранныхъ нами по этому предмету матеріаловъ. Въ частности, такихъ пунктовъ вовсе не указано по Псковской губерніи, свѣдѣнія о которой не были своевременно собраны; самая площадь льноводства здѣсь нанесена по картѣ, приложенной къ труду г. Василева: Ленъ и Псковская губернія (Псковъ 1872).

Относительно путей, прежде всего надо замѣтить, что дороги транзита не отмѣчены особыми линіями, потому что они шли въ одну сторону съ мѣстнымъ отпускомъ. Вообще, въ періодъ до устройства желѣзныхъ дорогъ, всѣ гужевые пути на главной площади края, между Окой и Десной съ одной стороны, и верховьями Волги и Западной Двиной съ другой, слѣдовали въ одномъ направленіи, съ юго-востока на сѣверо-западъ; въ мѣстности же къ сѣверу отъ Двины направленія отпуска и привоза были противоположны: отпускъ слѣдовалъ на югъ и юго-западъ, а привозъ хлѣба продолжалъ двигаться на сѣверо-западъ. Отпускъ района вмѣстѣ съ транзитомъ направлялись къ Западной Двинѣ и Волгѣ, которыя были главными торговыми артеріями края; отпускъ гужомъ въ Ригу происходилъ лишь изъ ближайшихъ къ ней мѣстъ и Псковской губерніи. Привозъ хлѣба на площади между Окой, Сеймомъ, Волгой, Великой и Шелонью былъ исключительно гужевой; въ области верховьевъ Днѣпра онъ слѣдовалъ водой и гужомъ, и

*) Это относится какъ до пунктовъ отпуска и привоза, бывшихъ притомъ средоточіями транзитной торговли, такъ и до пунктовъ, не орудовавшихъ транзитомъ; количество этого послѣдняго въ счетъ не входило.

подобно тому, какъ къ пристанямъ Двины и Волги сходились пути отпуска, отъ пристаней Днѣпра и Сожа расходились пути привоза. Теперь рычагами торговли служатъ желѣзныя линіи: онѣ сосредоточиваютъ отпускъ, онѣ же служатъ главными артеріями для привоза хлѣба; рѣки имѣютъ только вспомогательное значеніе, и то въ слабой степени; съ открытіемъ же достраиваемыхъ линій, водяные пути падутъ еще болѣе. Пока въ прежней силѣ осталось лишь движеніе по Днѣпру и Сожу, но, съ открытіемъ Ландварово-Роменской дороги до самыхъ Роменъ, оно, по всѣмъ вѣроятіямъ, будетъ поколеблено. На пристаняхъ верховьевъ Волги отпускъ мѣстныхъ продуктовъ сохранился, правда, цѣликомъ, но главное значеніе этихъ пристаней заключалось въ транзитныхъ продуктахъ, почти вся масса коихъ слѣдуетъ теперь изъ центра въ Петербургъ прямо, рельсовымъ путемъ, а Ржево-Новоторжская линія оттянетъ достаточно и мѣстныхъ грузовъ отъ Волги. Болѣе всего упало въ настоящее время судоходство по Двинѣ, благодаря тому, что желѣзная дорога идетъ параллельно бо̀льшей части рѣки, и что главные предметы мѣстнаго отпуска — ленъ и сѣмя, по цѣнности своей, легко выдерживаютъ перевозку рельсовымъ путемъ: отпускъ отъ пристаней ниже Витебска совершенно ничтоженъ; верховыя пристани еще держатся, но движеніе отъ нихъ несравненно менѣе прежняго, причемъ о транзитѣ не можетъ быть и помину. Переворотъ въ главныхъ торговыхъ артеріяхъ неминуемо повлекъ за собой перемѣну и въ гужевыхъ путяхъ, которые сосредоточиваются теперь, по бо̀льшей части, у станцій желѣзныхъ дорогъ, при чемъ отпускъ и привозъ идутъ на встрѣчу другъ другу, и въ направленіяхъ, противоположныхъ прежнимъ, а именно: отпускъ слѣдуетъ съ юга на сѣверъ или съ сѣвера на югъ (къ линіи Орелъ-Витебскъ-Динабургъ-Рига), также съ востока на западъ или съ запада на востокъ (къ линіямъ Петербургъ-Варшава и Москва-Смоленскъ); привозъ же держится въ каждомъ случаѣ обратной стороны. Пути, дѣйствующіе независимо отъ желѣзныхъ линій и сохранившіе прежнее направленіе, съ юго-востока на сѣверо-западъ, остались лишь во впадинахъ между сказанными линіями, какъ напр. въ срединной части Калужской губерніи, въ сѣверныхъ уѣздахъ Черниговской, и имѣютъ чисто мѣстное значеніе; съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ падутъ и эти остатки прошлаго.

М. Раевскій.

ГЛАВА I.

Общія свѣдѣнія о районѣ между верховьями Волги и Оки и о пристаняхъ верховьевъ Волги.

Подъ названіемъ района между верховьями Волги и Оки мы разумѣемъ узкое пространство отъ Старицы и Осташкова къ черноземной полосѣ въ Одоевскомъ и Болховскомъ уѣздахъ, заключающее въ себѣ смежные углы губерній Тверской, Смоленской, Московской, большую часть Калужской и нечерноземныя мѣстности уѣздовъ Одоевскаго, Бѣлевскаго и Болховскаго. Пространство это принадлежитъ къ мѣстностямъ скуднымъ въ отношеніи хлѣбной производительности: избытокъ даетъ лишь яровой хлѣбъ, овесъ и частію ячмень, а ржи достаетъ на продовольствіе только въ двухъ уѣздахъ, Сычевскомъ и Гжатскомъ. Подспорьемъ для населенія служатъ продукты льноводства или пеньководства и заработки. Посѣвы льна встрѣчаются во всемъ районѣ, но къ югу отъ рѣки Угры ленъ воздѣлывается въ крайне незначительномъ количествѣ и только для сѣмени; за то въ этой мѣстности занимаются пеньководствомъ. Рѣка Угра можетъ быть принята также торговой границей района: мѣстность между Волгой и Угрой тянетъ гораздо болѣе къ Петербургу, чѣмъ къ Ригѣ; полоса же къ югу отъ Угры, составляющая гораздо меньшее пространство, высылаетъ продукты свои преимущественно къ Ригѣ; кромѣ того, изъ приокскихъ мѣстъ ея былъ незначительный отпускъ сѣрыхъ хлѣбовъ въ Москву. Движеніе для Петербурга идетъ къ пристанямъ верховьевъ Волги, т. е. Гжатскимъ на рѣкѣ Гжати, притокѣ Вазузы, впадающей въ Волгу, Зубцовскимъ на Вазузѣ и Волгѣ и Ржевскимъ на Волгѣ *); всѣ эти пристани отпускаютъ овесъ и льняное сѣмя, а Ржевъ еще ленъ и пеньковую пряжу, для которой онъ закупаетъ пеньку, не только въ разсматриваемомъ районѣ, но и въ срединной части Смоленской губерніи. На Ригу чрезъ Бѣльскую и Порѣчскую пристани Западной Двины, а теперь еще желѣзнымъ

*) Отпускъ отъ другихъ пристаней выше Твери, Старицкой и Осташковской, незначителенъ; транзитные же товары сюда никогда не поступали, вслѣдствіе чего мы не будемъ разсматривать этихъ пристаней отдѣльно.

путемъ, идутъ овесъ, ничтожное количество ячменя, льняное и конопляное сѣмя. Впрочемъ, въ обѣ стороны отпускъ не великъ, такъ какъ изъ волокнистыхъ растеній только конопля разводится въ крупныхъ размѣрахъ; вообще, въ отношеніи торговли и производительности районъ этотъ принадлежитъ къ рядовымъ мѣстностямъ овсяной области Европейской Россіи. Выдавался онъ благодаря транзитному движенію.

До устройства сѣти желѣзныхъ дорогъ, районъ между верховьями Волги и Оки служилъ путемъ для торговаго движенія изъ центральной Россіи и примыкающихъ къ ней мѣстностей къ Петербургскому и Рижскому портамъ: изъ губерній Орловской, Курской, частію Тульской, Тамбовской и Воронежской шли чрезъ районъ къ пристанямъ верховьевъ Волги пенька, масло конопляное, подсолнечное, сало и немного льнянаго сѣмени; въ тоже время изъ большой части названныхъ мѣстностей переваливали чрезъ районъ, на верховыя пристани Западной Двины хлѣбъ и масляничныя сѣмена. Пути на Петербургъ и Ригу скрещивались въ южной части края, почему названная мѣстность выдавалась въ особенности по транзитному движенію. Транзитъ направлялся въ обѣ стороны по перевалочнымъ пунктамъ: безъ перевалки, т. е. безъ смѣны подводъ и извощиковъ, никто не отправлялъ товара; нерѣдко перевалка бывала два раза, а иногда три. Перевалочные пункты были двоякаго рода: въ однихъ товаръ переваливалъ безъ остановки, въ другихъ, которые вели транзитную торговлю къ портамъ, помимо перевалки, составлялись изъ мелкихъ партій крупныя. Пункты послѣдней категоріи скорѣе могутъ быть названы станціями, такъ какъ товары простаивали въ нихъ нѣкоторое время. Перевалочнымъ пунктомъ перваго рода для пристаней верховьевъ Волги служили Сухиничи, чрезъ которыя проходила большая часть товаровъ къ Петербургу; для Бѣльской пристани или точнѣе для орудовавшей ея отпускомъ Вязьмы, такимъ пунктомъ былъ Мосальскъ. Къ перевалочнымъ пунктамъ втораго рода слѣдуетъ отнести: Калугу и Бѣлевъ, которые торговали съ обоими портами, а также Вязьму и Спасъ-Деменскій (мѣстечко Мосальскаго уѣзда, въ 6-ти верстахъ отъ Варшавскаго шоссе), которые отпускали на Ригу; эти четыре перевалочные пункты, находясь на противоположныхъ углахъ южной части района (Спасъ впрочемъ былъ за предѣлами района, но недалеко отъ пограничной черты), замыкали ее съ четырехъ сторонъ. Транзитъ къ Петербургу былъ гораздо крупнѣе Рижскаго: изъ Сухиничъ выходило около 3.000,000 пудовъ разнаго товара; транзитъ къ Ригѣ представлялъ рѣзкія колебанія, такъ какъ хлѣбная торговля въ Ригѣ не была спеціальностью, а шла между дѣлъ.

Обокъ съ транзитнымъ движеніемъ поступалъ изъ центральной Россіи хлѣбъ для внутренней торговли; хлѣбъ этотъ служилъ не только для продовольствія

размсматриваемой мѣстности, но и шелъ далѣе, на западъ и сѣверо-западъ, до Великихъ Лукъ, Торопца и Демьянска. Такимъ образомъ, и въ отношеніи хлѣбной торговли для продовольствія районъ была связанъ съ областью Западной Двины. Движеніе хлѣба для продовольствія направлялось путемъ тѣхъ же перевалочныхъ пунктовъ, которые были на этотъ разъ торговыми посредниками между мѣстами производства и потребленія: хлѣбъ входилъ чрезъ Калугу, Бѣлевъ и Сухиничи, которые покупали его, выражаясь языкомъ торговцевъ, въ самыхъ хлѣбныхъ мѣстахъ, т. е. въ мѣстахъ производства; въ Калугѣ, Бѣлевѣ и Сухиничахъ брали Гжатскъ, Ржевъ, Вязьма, и передавали далѣе на сѣверо-западъ. Ввозъ хлѣба въ районъ происходилъ ежегодно, но количество ввоза обусловливалось урожаями въ трехъ мѣстностяхъ: въ черноземной, въ разсматриваемомъ краѣ и въ мѣстности, покупавшей здѣсь хлѣбъ. Другой притокъ хлѣба былъ по Волгѣ, ко Ржеву отъ Рыбинска; притокъ этотъ, впрочемъ, въ разсматриваемое время (до 50-хъ годовъ) былъ крайне незначителенъ. Обобщая вышесказанное, можно придти къ слѣдующимъ выводамъ: 1) въ краѣ существовало три торговыя движенія: отпускъ мѣстныхъ продуктовъ, транзитъ изъ центральной Россіи и ввозъ оттуда же хлѣба для продовольствія. Два послѣднія движенія совершенно заслоняли первое, и край могъ быть названъ райономъ движеній чужихъ продуктовъ. 2) Каждое изъ трехъ движеній распадалось въ свою очередь на два, по двумъ сторонамъ направленія: съ юго-востока на сѣверо-западъ, въ область верховьевъ Волги, и съ юго-востока на западъ, въ область верховьевъ Западной Двины, причемъ пути обоихъ направленій пересѣкали другъ друга. 3) По первому направленію отпускъ и транзитъ слѣдовали для Петербурга, по второму—къ Ригѣ, причемъ движеніе къ столичному порту было сильнѣе Рижскаго. 4) Какъ транзитъ, такъ и движеніе хлѣба для продовольствія направлялись чрезъ перевалочные пункты, которые были посредниками между мѣстами производства съ одной стороны, и мѣстами потребленія, а также пристанями, съ другой. 5) Всѣ указанныя движенія были гужевыя и почти всѣ происходили зимой. Такова была торговая дѣятельность края до устройства желѣзныхъ дорогъ.

Съ открытіемъ Николаевской желѣзной дороги (1851 годъ) транзитъ къ верховьямъ Волги упалъ болѣе чѣмъ на половину: товары изъ центральной Россіи пошли на Москву, Окой и рѣкой Москвой, а также прямо гужомъ; съ устройствомъ Коломенскаго участка Рязанской дороги (1862) движеніе къ верхнеокскимъ пристанямъ, насчетъ пристаней верховьевъ Волги, увеличилось еще болѣе; наконецъ, съ проведеніемъ Московско-Курской дороги (1868) транзитъ къ Петербургу ограничивается лишь перевозкой (и то въ меньшихъ размѣрахъ) растительнаго масла, отправлять которое по желѣзной дорогѣ неудобно, вслѣдствіе сильной тряски и утечки. Въ теченіе того же

двадцатилѣтія принималъ все меньшіе размѣры и транзитъ для Риги, какъ вслѣдствіе вздорожанія хлѣба въ центральной Россіи, съ конца 50-хъ годовъ, такъ и отъ упадка Бѣльской пристани; съ открытіемъ Рижско-Орловскаго желѣзнаго пути, одновременно съ Московско-Курскимъ, онъ прекратился совершенно.

Вздорожаніе хлѣба, соединенное съ возвышеніемъ платы за извозъ, не могло не произвести также перемѣнъ въ хлѣбной торговлѣ для продовольствія, которая въ настоящее время, съ устройствомъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, испытала, подобно транзиту, полнѣйшій переворотъ. Съ вздорожаніемъ хлѣба въ центральной Россіи, мѣстности у самыхъ верховьевъ Волги и Западной Двины стали продовольствоваться почти исключительно низовымъ Волжскимъ хлѣбомъ, привозъ котораго ко Ржеву, чрезъ Рыбинскъ, съ развитіемъ пароходства по Волгѣ, усиливался болѣе и болѣе. Въ тоже время торговцы большей части района потребленія стали обращаться прямо въ родники хлѣба, минуя перевалочные пункты, чтобы не платить лишнихъ копѣекъ за товаръ. Такимъ образомъ движеніе отъ центра, съуживаясь въ размѣрахъ, приняло и другой внутренній характеръ. Открытіе Московско-Рязанской дороги (1864), понизившее цѣну на хлѣбъ въ Москвѣ, уменьшило движеніе въ сѣверо-восточную сторону района, которая стала покупать нѣкоторые хлѣба въ Москвѣ. Въ настоящее время, когда край обрамленъ тремя желѣзными линіями: Московско-Орловской, Витебско-Орловской и Московско-Смоленской, гужевое движеніе, направляющееся главнымъ образомъ на Сухиничи, имѣетъ крайне слабые размѣры и служитъ для продовольствія лишь срединной части Калужской губерніи, которая образуетъ площадь между треугольникомъ изъ желѣзныхъ линій *). Остальныя мѣстности получаютъ хлѣбъ изъ центральной и юго-восточной Россіи по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, изъ коихъ Московско-Смоленская везетъ его въ двѣ стороны; такимъ образомъ движеніе хлѣба, вмѣсто того, чтобъ перерѣзывать площадь района, идетъ теперь по краямъ его. Вообще картина торговой дѣятельности страны имѣетъ совершенно иной видъ; съ упадкомъ гужеваго движенія естественно упали и пункты, въ которыхъ оно сосредоточивалось, мѣста перевалки; остается одинъ, рядовой отпускъ, но и тотъ подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ измѣнилъ отчасти свои пути.

Сдѣлавъ общую характеристику края, обратимся къ спеціальному предмету настоящаго труда—движенію въ краѣ къ Петербургу и разсмотримъ это движеніе, изучая пункты его стягивающіе, пристани верховьевъ Волги.

---

*) Съ открытіемъ Скопино-Вяземской дороги, которая пересѣчетъ эту площадь, сказанное движеніе должно еще болѣе ослабѣть.

Изъ предъидущаго очерка видно, что пристани эти имѣли двоякое значеніе: транзитное и мѣстное. Въ сороковыхъ годахъ пристани верховьевъ Волги отпускали около 2.900,000 пудовъ транзитныхъ товаровъ и 1.600,000 мѣстныхъ; съ проведеніемъ Николаевской дороги транзитъ понизился до 1.200,000 пудовъ, а съ устройствомъ Коломенскаго участка до 600,000; наконецъ, послѣ открытія Курской дороги цифра его упала до 100,000 пудовъ; отпускъ же мѣстныхъ продуктовъ въ 60-хъ годахъ составлялъ около 1.900,000 пудовъ. Такимъ образомъ изъ пристаней, извѣстныхъ по транзиту, пристани верховьевъ Волги перешли мало по малу въ разрядъ мелкихъ пунктовъ нагрузки мѣстныхъ продуктовъ. Стягивая массу транзитныхъ товаровъ, пристани однако не принимали въ этой торговлѣ активнаго участія: товаръ лишь переходилъ здѣсь съ возовъ на суда, онъ принадлежалъ по большей части торговцамъ центральныхъ городовъ, а так же Калуги и Бѣлева; торговцы эти вели прямыя дѣла съ Петербургомъ и собирали партіи въ мѣстахъ производства или перевалки. Правда, транзитъ, грузившійся во Ржевѣ, принадлежалъ Ржевскимъ капиталамъ, но всѣ обороты съ этимъ товаромъ происходили въ центральпой Россіи и съ дѣятельностію самаго Ржева не имѣли прямой связи. Въ отношеніи мѣстной торговли пристани могутъ быть подѣлены на двѣ группы: Гжатскія и Зубцовскія съ одной стороны, и съ другой—Ржевскія. Ржевъ выдѣляется отъ своихъ сосѣдей, благодаря отпуску волокнистыхъ продуктовъ и особенно въ качествѣ пункта, переработывающаго главный предметъ своихъ покупокъ, пеньку, которая свозится сюда въ количествѣ до 800,000 пудовъ; производство пеньковой пряжи, доставившее извѣстность Ржеву, расширило его районъ далеко за предѣлы района другихъ пристаней. Притомъ, навигація отъ Гжатскихъ и Зубцовскихъ пристаней происходитъ лишь однажды въ годъ, въ весеннее полноводіе, караванами, тогда какъ ото Ржева, кромѣ весенняго каравана, плаваютъ все лѣто мелкія суда; наконецъ Ржевъ отправляетъ товары въ Петербургъ и зимой, доставляя ихъ на Николаевскую дорогу у Твери, а съ устройствомъ Новоторжской дороги къ Горжку.

Гжатскихъ пристаней, въ концѣ 50-хъ годовъ, было 9; онѣ находились отъ орудующихъ ихъ мѣстнымъ отпускомъ: Гжатска въ 45—60 верстахъ и Сычевки въ 17—25 верстахъ. По теченію Гжати пристани слѣдовали въ такомъ порядкѣ: 1) *Шубинка*, при деревнѣ Шубиной (Шубинки, Смолинки); 2) *Антоновка* или Антоново, при деревнѣ Антоново (Подберезье); 3) *Сосѣдово первое* или *верхнее* и 4) *Сосѣдово второе* или *нижнее*, при деревнѣ Сосѣдово; 5) *Подзозерье* при деревнѣ того же имени; 6) *Гурковка*, или *Гурковская*, при деревнѣ Гурково; 7) *Ежаково* при деревнѣ того же имени (также Артемово); 8) *Кузмикино* при деревни того же имени (также По-

клонная Гора) и 9) *Гончаровка* или *Гончаровская* при деревнѣ Гончарово (Зимино). Всѣ пристани вмѣстѣ называются также Ярыгинскими, по селу Ярыгину, которое находится на Гжати, между деревнями Ежаково и Кирмикино. Изъ числа пристаней лишь одна Шубинка находится въ Гжатскомъ уѣздѣ, но на самой границѣ его съ Сычевскимъ; остальныя же въ этомъ послѣднемъ уѣздѣ. Все различіе одной пристани отъ другой заключается въ томъ, что на одной или нѣсколькихъ грузитъ одинъ торговецъ, на другихъ другой. Самая пристань есть вырытая на берегу канава, огороженная съ трехъ сторонъ искуственнымъ валомъ и замыкаемая съ четвертой связками бревенъ; здѣсь строятся и грузятся барки. Въ половодье вода подымаетъ ихъ въ рѣку. Около канавы амбары для складки товара, но никакой торговли здѣсь не производится; уйдутъ барки, и мѣстность затихаетъ на цѣлый годъ. Тоже устройство и тотъ же характеръ имѣютъ Зубцовскія пристани, одинаковыя по числу со Гжатскими. Зубцовскія пристани разсѣяны на протяженіи 29 верстъ по Волгѣ, вверхъ и внизъ отъ Зубцова, орудующаго ихъ мѣстнымъ отпускомъ. По теченію Волги пристани идутъ въ такомъ порядкѣ: 1) *Мокеевская*, близъ села Боброво (Барки), въ 6-ти верстахъ отъ Зубцова; 2) *Ожибоковская*, при деревнѣ Ожибоково, въ 2 верстахъ отъ города, обѣ выше его по рѣкѣ; 3) *Казанская*, при устьѣ Вазузы въ Волгу, въ самомъ городѣ; 4) *Молозинская*, при деревнѣ Молозиново, въ 7 верстахъ ниже Зубцова; 5) *Колесниковская*, при деревнѣ Колесниково, въ 8 верстахъ; 6) *Бобровская* при деревнѣ Боброво, въ 11 верстахъ; 7) *Шутинка вторая* при деревнѣ Колодкино, въ 19 верстахъ; 8) *Шутинка первая* близъ села Сталыпина въ 21 верстѣ и 9) *Полежаевская*, близъ деревни Мямлино, въ 23 верстахъ ниже города. Всѣ пристани въ предѣлахъ Зубцовскаго уѣзда. Какъ Гжатскія, такъ и Зубцовскія пристани находились прежде гораздо выше указанныхъ мѣстъ: Гжатскія—въ самомъ Гжатскѣ и во Гжатскомъ уѣздѣ, Зубцовскія же на Вазузѣ; перемѣщеніе тѣхъ и другихъ зависѣло отъ обмеленія Гжати и Вазузы. Въ самомъ Гжатскѣ нагрузка въ послѣдній разъ происходила въ 1859 или 1860 году. Много пристаней пустѣетъ также по причинѣ упадка транзитнаго движенія. Ржевскихъ пристаней три: одна въ самомъ городѣ, а двѣ въ окрестностяхъ. Устройство ихъ одинаково съ Зубцовскими и Гжатскими; но часть судовъ, а также лодки грузятся во Ржевѣ прямо съ берега.

Барки, составляющія караваны пристаней верховьевъ Волги, имѣютъ въ длину отъ 17 до 18 саженъ, въ ширину 4 и сидятъ въ водѣ отъ 14 до 15 вершковъ; онѣ принадлежатъ по большей части владѣльцамъ товара (промысла судовщиковъ здѣсь нѣтъ) и строятся окрестными крестьянами, которые производятъ также нагрузку. Постройка барки съ оснасткою, рогачами и другими принадлеж-

ностями, стоитъ около 400 рублей; барки годны только для одного пути. На барку грузятъ хлѣба, сѣмени и сала до 8,000 пудовъ; пеньки же и масла 7,000—7,200 пудовъ, потому что пенька занимаетъ больше мѣста и, подобно маслу, должна быть перевозима бережнѣе. Овесъ грузится въ четвертныхъ куляхъ, вѣсъ четверти (съ кулемъ), смотря по урожаю, отъ 5 пудовъ 20 фунтовъ до 6 пудовъ 10 фунтовъ; льняное сѣмя грузится-четверть въ двойномъ кулѣ или въ парѣ осьминныхъ мѣшковъ (полъ-четверти въ каждомъ); вѣсъ четверти отъ 8 пудовъ 10 фунтовъ до 8½ пудовъ. Пенька шла въ бунтахъ, вѣсомъ отъ 30—40 пудовъ; сало и масло въ бочкахъ, вѣсомъ въ 25 пудъ безъ тары. На барку становятся лоцманъ, два коренныхъ, два косныхъ и 12 или 14 сходочныхъ; изъ нихъ до Петербурга идутъ только лоцманъ и коренные, всѣ же прочіе оставляютъ барку въ Твери, такъ какъ она идетъ на потесяхъ только до этого пункта, далѣе же, Вышневолоцкимъ путемъ, барки слѣдуютъ разными способами тяги, и составъ судорабочихъ мѣняется не разъ. Лоцманъ и коренные получаютъ до Петербурга, на хозяйскихъ харчахъ, первый отъ 40 до 60 рублей, смотря по грузу барки (хлѣбъ или пенька), вторые отъ 15 до 25 рублей; при этомъ отъ Гжатскихъ пристаней цѣны нѣсколько дороже. Сплавъ барокъ бываетъ обыкновенно въ первой половинѣ апрѣля или въ началѣ второй, немедленно за вскрытіемъ рѣкъ; въ остальное время Гжать и Вазуза совершенно не судоходны.

Путь отъ пристаней къ Петербургу простирается отъ 1060 до 1105 верстъ, при чемъ болѣе длинное разстояніе выпадаетъ на долю Гжатскихъ пристаней. Изъ указаннаго протяженія 905 верстъ принадлежатъ Вышневолоцкой системѣ; длина же пути до Твери, по Волгѣ составляетъ отъ Ржева 174, а отъ Зубцова 156 верстъ; отъ устья Гжати, Вазузой и Волгой—200 верстъ. Вышневолоцкій путь состоитъ, начиная отъ Твери, изъ слѣдующихъ частей: рѣка Тверца, Тверецкій каналъ, рѣка Цна, озеро Мстино, рѣка Мста, Сиверсовъ каналъ (или Вишерскій, по которому путь короче на 5 верстъ), рѣка Волховъ, Ладожскій каналъ и рѣка Нева. Отъ Твери до Ладожскаго канала 803 версты, отсюда до Петербурга 162. Всю путину отъ пристаней къ Петербургу барки проходятъ отъ 5 до 9 недѣль; размѣры этого срока зависятъ главнымъ образомъ отъ положенія Вышневолоцкаго пути; затѣмъ выигрываютъ недѣлей суда, идущія по этому пути двусмѣнной тягой. Отъ Ржева и Зубцова, въ самое половодье, барки могутъ поспѣть въ Тверь въ однѣ сутки. Цѣну доставки отъ Ржевскихъ и Зубцовскихъ пристаней можно принять, среднимъ числомъ, въ 18 копѣекъ съ пуда, отъ Гжатскихъ въ 19. Цѣна доставки зависитъ отъ того, какой товаръ идетъ, насыпной или волокнистый, а также односмѣнной или двусмѣнной тягой слѣдуютъ барки по Вышневолоцкой системѣ; доставка хлѣба и

сѣмени обходится отъ Ржева и Зубцова, обыкновенно въ 16 копѣекъ съ пуда, масла и пеньки въ 19. Въ концѣ 40-хъ и въ началѣ 50-хъ годовъ доставка отъ Ржева и Зубцова стоила среднимъ числомъ не болѣе 13 копѣекъ; вздорожаніе въ наше время объясняется общимъ возвышеніемъ цѣнъ.

Судоходство въ системѣ верховьевъ Волги встрѣчаетъ много затрудненій: на Гжати и Вазузѣ вода спадаетъ крайне быстро, такъ что въ случаѣ сильныхъ вѣтровъ, задерживающихъ караванъ, онъ рискуетъ пропустить полноводье и осохнуть, какъ то было въ 1836 году. При крайне высокихъ водахъ на Гжати, низменные берега ея заливаются на слишкомъ большое пространство, вслѣдствіе чего суда теряютъ фарватеръ и попадаютъ въ заводи; на Вазузѣ важнымъ препятствіемъ служатъ косы и каменные гряды. Наконецъ, постоянное обмеленіе Волги и засореніе ея фарватера причиняютъ много заботъ судопромышленникамъ. Въ настоящее время вниманіе общества и правительства поглощено желѣзными дорогами, въ виду того громаднаго переворота, какой онѣ произвели въ торговлѣ; водяныя пути остаются въ тѣни; между тѣмъ улучшеніе ихъ составляетъ предметъ крайней необходимости, потому что рѣки, служа естественными проводниками торговли, всегда будутъ имѣть самостоятельное экономическое значеніе, обокъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, и какъ ни малы теперь размѣры нагрузки на верховьяхъ Волги, путь этотъ не можетъ быть упущенъ изъ виду вѣдомствомъ, коему принадлежитъ администрація судоходства; ¼% сборъ, взимаемый на улучшеніе судоходства, не достигаетъ своей цѣли: всей суммы его далеко недостаточно для радикальнаго улучшенія водяныхъ путей. Между тѣмъ онъ возбуждаетъ неудовольствіе въ плательщикахъ, которые не видятъ отъ него никакой помощи дѣлу; исправленіе судоходства надо организовать потому на иныхъ началахъ. Въ то же время крайне желательно, чтобы Министерство Путей Сообщенія публиковало ежегодно, какія именно улучшенія для плаванія и на какую сумму оно дѣлаетъ изъ упомянутаго сбора, присоединивъ къ первой изъ такихъ публикацій отчетъ о расходованіи собранныхъ суммъ за все предъидущее время; тогда изчезли бы многія изъ нареканій, которыя раздаются теперь по этому поводу.

Судоходство отъ Ржева лѣтомъ происходитъ преимущественно на *вязанкахъ* или связочныхъ лодкахъ, которыя связываются для плаванія по трое въ рядъ или по шести въ два ряда; отсюда и явилось самое ихъ названіе. Вязанки бываютъ длиною въ 4 сажени, шириной въ одну, сидятъ въ водѣ 8 вершковъ и подымаютъ отъ 200 до 300 пудовъ, смотря по горизонту воды; на нихъ идутъ срочные и болѣе цѣнные товары: ленъ, пеньковая пряжа и незначительное количество мѣстной пеньки; овесъ слѣдуетъ только въ крайнихъ случаяхъ. Ленъ и пенька идутъ на вязанкахъ въ бунтахъ гораздо

меньшаго вѣса, чѣмъ бунты пеньки на баркахъ, а именно ленъ отъ 11 до 13 пудовъ, а пенька отъ 17 до 20 пудовъ, для большаго удобства перегрузки на желѣзную дорогу и дальнѣйшаго слѣдованія. Доставка на вязанкахъ служитъ особымъ промысломъ владѣльцевъ ихъ, лодочниковъ; стоитъ она отъ Ржева до Твери, отъ $3^1/_2$ до 5 копѣекъ съ пуда. Въ Твери за перевозку до желѣзной дороги платится копѣйка съ пуда; перевалка эта происходитъ гужомъ, такъ какъ соединительная вѣтвь къ желѣзной дорогѣ расположена удобно только для грузовъ, приходящихъ въ Тверь снизу. Доставку по желѣзной дорогѣ, отъ Твери до Петербурга, со всѣми расходами, и въ столицѣ до буяна, торговцы считали для льна, пеньки и пряжи въ 20 копѣекъ съ пуда (за перевозку по дорогѣ, по тарифу 16,4 коп.); такимъ образомъ общая стоимость доставки ото Ржева, водянымъ и желѣзнымъ путемъ, для этихъ товаровъ, считая цѣну до Твери въ 5 копѣекъ, составляетъ среднимъ числомъ 26 копѣекъ, или на 7 копѣекъ дороже доставки на баркахъ. Почти столько же дороже и доставка хлѣба (за перевозку овса по Николаевской дорогѣ, отъ Твери до Петербурга платится 12,3 коп.). Срокъ доставки водянымъ и желѣзнымъ путемъ продолжается нѣсколько дней. Кромѣ вязанокъ въ движеніи къ Николаевской дорогѣ участвуютъ, хотя очень немного, *унжаки;* главное ихъ назначеніе—служить для ввозной Ржевской торговли, отъ Рыбинска, гдѣ мѣсто постройки ихъ, и откуда они доставляютъ хлѣбъ и соль. Унжаки совершаютъ въ навигацію два рейса, вверхъ и внизъ: въ первый приходятъ во Ржевъ къ Петрову дню, во второй—около послѣднихъ чиселъ сентября или въ началѣ октября; уходятъ отсюда въ полноводье и послѣ Петрова дня, большая часть порожнякомъ, а немногіе съ тѣмъ же грузомъ, какъ и вязанки. Унжаки длиной болѣе 18 сажень, шириной около $3^1/_2$, сидятъ въ водѣ 18 вершковъ; стоютъ они вдвое противъ барокъ и годны для двухъ или трехъ навигацій. Унжаки подымаютъ вверхъ рѣки до 9000 пудовъ, внизъ отъ 5000—7500; цѣна доставки на унжакахъ, отъ Ржева до Твери одинакова съ цѣной на вязанкахъ. Унжаки заступили мѣсто Вышневолоцкихъ или черныхъ лодокъ, судовъ первобытной конструкціи, которыя вышли окончательно изъ употребленія въ концѣ 50-хъ годовъ. Съ открытіемъ желѣзнаго пути ото Ржева къ Торжку (2-й участокъ Новоторжской дороги), когда Ржевъ будетъ связанъ непосредственно съ Николаевской дорогой, судоходство къ Твери упадетъ значительно.

Сообщивъ свѣдѣнія о самыхъ пристаняхъ и доставкѣ отъ нихъ въ портъ, обратимся къ обзору движенія товаровъ къ пристанямъ, при чемъ надо начать съ транзита, такъ какъ для торговли вообще онъ имѣлъ гораздо болѣе значенія, чѣмъ мѣстные продукты. Изложенію транзитнаго движенія и будетъ посвящена слѣдующая глава.

ГЛАВА II.

Движеніе къ пристанямъ верховьевъ Волги изъ центральной Россіи (транзитное движеніе).

Прежде, чѣмъ говорить о движеніи товаровъ, разсмотримъ въ подробности самый районъ ихъ.

Районъ транзитной пеньки простирался отъ южной границы полосы между верховьями Волги и Оки на югъ и юго-востокъ, къ рѣкамъ Сейму и Соснѣ; онъ можетъ быть очерченъ слѣдующими линіями: отъ Одоева, чрезъ Болховъ и село Хотынецъ, къ Карачеву, отсюда чрезъ Дмитровскъ ко Льгову, отъ Льгова къ восточной границѣ Курскаго уѣзда, отсюда къ границѣ Малоархангельскаго и Ливенскаго уѣздовъ и далѣе чрезъ Чернь къ Одоеву. Пространство это занимаетъ восточную сторону пеньковой области и составляетъ главную часть округа пеньки молочанки, который граничитъ съ пенькой сѣчкой рѣкой Десной *). До сороковыхъ годовъ вся молочанка, называемая въ просторѣчіи молочкой, шла къ Петербургу, и западная граница района отодвигалась до Десны; съ этого-же времени, при увеличеніи отпуска пеньки изъ Риги, она стала брать также молочку и притянула къ себѣ западную ея окраину. Округъ конопляного масла выдвигался на западъ гораздо далѣе, а именно до границы Орловской и Черниговской губерніи; иногда же масло поступало и изъ послѣдней губерніи. Районъ сала входилъ въ южную сторону округа пеньки и простирался отсюда на востокъ и юго-востокъ, обнимая собой сѣверную часть степнаго пространства. Районъ этотъ можно ограничить слѣдующими линіями: отъ Дмитріева на Свапѣ къ Бѣлгороду, отъ Бѣлгорода къ теченію Дона у устья Битюка, отсюда къ Лебедяни и отъ Лебедяни къ Дмитріеву.

---

*) По способу обработки пенька дѣлится на два главныхъ вида: сѣчку и молочку; въ сѣчкѣ вѣтка съ зерномъ отсѣкается, въ молочкѣ зерно молотится вмѣстѣ съ колосомъ. Качества той и другой пеньки зависятъ также отъ условій почвы. — На приложенной къ выпуску картѣ треугольникъ между Карачевымъ, Дмитровскомъ и селомъ Хотынецъ указанъ тяготѣющимъ къ Ригѣ, такъ какъ по хлѣбной торговлѣ онъ принадлежитъ къ западному району.

Масло подсолнечное шло изъ главнаго своего родника, слободы Алексѣевки, Бирюченскаго уѣзда, Воронежской губерніи и ближайшихъ къ ней мѣстъ; льняное сѣмя поступало изъ сосѣднихъ мѣстностей Орловской и Тульской губерній. Весь районъ транзитныхъ товаровъ на верхней Волгѣ называли Украйной, а самые товары Украинскими. Длину этого района, въ направленіи съ сѣверо-запада на юго-востокъ, отъ Болхова къ Алексѣевкѣ, можно считать въ 370 верстъ; такимъ образомъ, самые дальніе пункты отправки къ пристанямъ отстояли отъ нихъ, считая путь отъ Болхова до Зубцова, чрезъ Сухиничи, въ 320 верстъ, на протяженіи 690 верстъ. Пристани верховьевъ Волги стягивали товары съ такого обширнаго пространства, потому что они были ближайшимъ къ центральной Россіи пунктомъ, откуда начиналось прямое судоходство къ Петербургу. Съ уменьшеніемъ нагрузки на пристаняхъ, по мѣрѣ приближенія желѣзныхъ дорогъ къ центру Россіи, районъ транзитныхъ товаровъ однако не измѣнился; отовсюду пошло только гораздо меньше продуктовъ, а именно лишь товары не срочные или требовавшіе болѣе бережной доставки. Отправка чрезъ верхнюю Волгу была бережнѣе, потому что на пути отъ пристаней къ Петербургу не было перегрузки; это обстоятельство побуждало и торговцевъ ближайшихъ къ Окѣ мѣстностей не прекращать совершенно отправки на верхнюю Волгу съ устройствомъ Николаевской желѣзной дороги, тогда какъ для нихъ путь чрезъ Волгу обходился, по большей части, дороже доставки Окой и желѣзной дорогой.

Главными пунктами отправки пеньки и конопляннаго масла служили главные рынки этихъ товаровъ въ восточной сторонѣ пеньководства, для пеньки: Орелъ, который торговцы считали центромъ пеньковой торговли къ Петербургу, Болховъ, Бѣлевъ, Курскъ и Карачевъ; для конопляпаго масла—Сухиничи, Орелъ и Бѣлевъ. Болховъ и Бѣлевъ стягивали пеньку изъ сосѣднихъ мѣстностей Тульской, Орловской и Калужской губерній; Орелъ и Карачевъ изъ срединныхъ уѣздовъ Орловской и изъ части Курской губерніи, Курскъ изъ срединныхъ уѣздовъ своей губерніи. По близкому разстоянію рынковъ другъ отъ друга, районы ихъ естественно входили одинъ въ другой. Сухиничскій рынокъ былъ по преимуществу транзитнымъ, такъ какъ большее количество привозимаго сюда конопляннаго масла принадлежало не ближайшимъ мѣстамъ Калужской и Орловской губерній, а округу пеньки сѣчки, подъ Брянскомъ и Трубчевскомъ; иногда же масло поступало и изъ задесненскихъ уѣздовъ Черниговской губерніи. Въ Орелъ и Бѣлевъ масло привозилось изъ тѣхъ-же мѣстъ, какъ и пенька. Главныя закупки сала для пристаней происходили на Коренной ярмаркѣ въ Курскѣ, Никольской въ Острогожскѣ, а также въ Бѣлгородѣ, Воронежѣ и Лебедяни; торговля саломъ была въ рукахъ Бѣлевскихъ и Калужскихъ капиталистовъ, потому сало стягивалось сперва въ Бѣлевъ и Ка-

лугу, а оттуда шло на пристани уже большими партіями. Торговля саломъ въ Бѣлевѣ и Калугѣ, которые отстоятъ отъ степи на сотни верстъ, какъ возникла по инціативѣ нѣсколькихъ личностей, такъ и была связана постоянно съ извѣстными фирмами. Въ Калугѣ, послѣ смерти въ 1848 году купца Черцова, размѣры этой торговли стали крайне незначительными.

Такимъ образомъ, важнѣйшими пунктами отправки къ пристанямъ вообще служили: Калуга, Бѣлевъ, Болховъ, Орелъ, Курскъ, Карачевъ, Сухиничи; отъ этихъ пунктовъ мы и прослѣдуемъ къ пристанямъ. Перечень дорогъ не будетъ сложенъ, потому что Сухиничи служили перевалочнымъ пунктомъ отъ другихъ вышесказанныхъ городовъ, кромѣ Калуги и что отъ Сухиничъ къ пристанямъ былъ одинъ трактъ; помимо этого, Болховъ приходился на дорогѣ отъ Орла, а Карачевъ на Курской. Такимъ образомъ, мы укажемъ сперва три пути къ Сухиничамъ: отъ Орла, Курска и Бѣлева, а затѣмъ дороги отъ Сухиничъ и Калуги къ пристанямъ.

Отъ Орла къ Сухиничамъ было четыре тракта: 1) на Колодязскіе постоялые дворы, гдѣ переѣзжали рѣчку Вытебеть, притокъ Жиздры, и на село Кцынь, Жиздринскаго уѣзда; 2) на село Плохино, также Жиздринскаго уѣзда, откуда дорога направлялась на соединеніе съ первымъ трактомъ; 3) составлявшій, можно сказать, рукавъ втораго, шелъ на Болховъ и Плохино, и 4) на Болховъ и Козельскъ. Всѣ четыре тракта переходили рѣку Нугру, притокъ Оки; тѣмъ не менње только первый назывался Нугорскимъ. Длина каждаго тракта составляла около 140 верстъ, причемъ самымъ краткимъ былъ второй. Село Плохино, чрезъ которое проходили второй и третій тракты, служитъ крупнымъ рынкомъ пеньки въ юго-восточной сторонѣ Калужской губерніи: въ округѣ его (селеній около 40, бывшія имѣнія Каншина, также какъ и само Плохино), пеньководство имѣетъ весьма широкіе размѣры, и здѣшняя пенька, извѣстная въ торговлѣ вообще подъ именемъ Плохинской, признается лучшей изъ сортовъ пеньки молочанки. Не лишнее замѣтить при этомъ, что Плохинская пенька считалась на пристаняхъ также транзитной, вѣроятно потому, что шла исключительно для Петербурга, не попадая во Ржевъ для пряжи.

Отъ Курска къ Сухиничамъ было три тракта: 1) на Фатежъ, слободу Михайловку, Дмитріевскаго уѣзда, Дмитровскъ, село Глинки, Карачевскаго уѣзда, Карачевъ, село Хвастовичи (Жиздринскаго уѣзда), между которымъ и селомъ Кцынь трактъ выходилъ на дорогу отъ Орла къ Сухиничамъ; 2) представлялъ лишь небольшое уклоненіе отъ перваго, а именно отъ Фатежа слѣдовалъ на Кромы и Глинки; 3) шелъ вмѣстѣ со вторымъ до Кромъ, далѣе же на Орелъ. На этихъ трехъ трактахъ, между тѣми пунктами, гдѣ было шоссе, извощики ѣхали нерѣдко по старой, мягкой дорогѣ, чтобъ не

платить шоссейнаго сбора. Длина каждаго изъ трактовъ, почти одинаковая, составляла около 280 верстъ. Большая часть изъ упомянутыхъ на трактахъ пунктовъ была извѣстна въ качествѣ важныхъ рынковъ пеньки и конопляного масла, а Михайловка и Фатежъ также по скупу сала.

Изъ Бѣлева на Сухиничи ѣхали чрезъ Козельскъ, длина пути 60 верстъ; впрочемъ отъ Бѣлева на пристани верховьевъ Волги отправлялась чрезъ Сухиничи лишь часть товаровъ: ближайшій путь, по которому ѣхали безъ перевалки, выходилъ на дорогу отъ Сухиничей къ пристанямъ, между Сухиничами и Мещовскомъ. Длина всего пути отъ Бѣлева къ Зубцову, минуя Сухиничи, 280 верстъ.

Отъ Сухиничъ къ пристанямъ дорога шла на Мещовскъ, Юхновъ, Гжатскъ (155 верстъ), во Гжатскѣ отдѣлялись Ржевскіе обозы, поворачивавшіе на Сычевку, Зубцовскіе и Гжатскіе же слѣдовали вмѣстѣ обыкновенно до села Карманова, Гжатскаго уѣзда, откуда Гжатскіе направлялись на западъ, а Зубцовскіе на сѣверъ. Длина пути отъ Сухиничъ до Зубцова 230 верстъ, до Ржева 260, до Гжатскихъ пристаней 200 верстъ.

Наконецъ отъ Калуги къ пристанямъ путь шелъ большакомъ, т. е. большимъ почтовымъ трактомъ или около его, до Юхнова, гдѣ сливался съ трактомъ отъ Сухиничъ; такимъ образомъ дорога слѣдовала подъ прямымъ угломъ, вмѣсто того, чтобъ направляться отъ Калуги прямо на сѣверо-западъ, чрезъ Медынь. Обстоятельство это надо приписать тому, что по сказанному большаку происходила значительная отправка товаровъ изъ Калуги въ Вязьму, для Бѣлаго *). Длину пути отъ Калуги къ Зубцову, чрезъ Юхновъ, можно принять въ 240 верстъ.

Большая часть изъ указанныхъ путей нанесена на приложенную къ выпуску карту, которая касается всего западнаго района экспедиціи, и на которой потому намѣчены также пути на Западную Двину. При взглядѣ на карту оказывается, что пути, связывая одинъ крупный рынокъ съ другимъ, связывали ихъ въ то же время съ мелкими рынками; такимъ образомъ

*) Для полноты картины путей края приводимъ также пути на Спасъ Деменскій и Вязьму, отъ передовыхъ станцій транзита: Калуги и Бѣлева, а также отъ Орла. Отъ Орла къ Спасу было двѣ дороги, обѣ чрезъ г. Жиздру: 1) болѣе краткая слѣдовала на село Льгово, Болховского уѣзда, Хвастовичи—Жиздринскаго, гдѣ пересѣкала трактъ изъ Карачева въ Сухиничи, и далѣе на Жиздру, 2) на Плохино, Кцынь и Жиздру. Отъ Бѣлева къ Спасу ѣхали чрезъ Сухиничи, село Брынь—Жиздринскаго уѣзда, и неподалеко отъ самаго Спаса выѣзжали на Жиздринскій трактъ. Какъ отъ Орла, такъ и отъ Бѣлева, ѣхали безъ перевалки; длина путей, отъ Орла по первому направленію 200, по второму 220 верстъ, отъ Бѣлева 150 верстъ. На Вязьму отъ Орла путь шелъ чрезъ Мосальскъ, гдѣ происходила обыкновенно перевалка; путь этотъ имѣлъ два направленія, одинаковой длины: 1) совмѣстно съ трактомъ къ пристанямъ верховьевъ Волги до Мещовска, а здѣсь обозы сворачивали на Мосальскъ; 2) отдѣлялся отъ Нугорской дороги между Кцынью и Сухини-

главнымъ условіемъ въ направленіи пути была не прямизна, а удобство торговли. Между крупными рынками было всегда по нѣсколько путей, шедшихъ по разнымъ сторонамъ тяготѣвшихъ къ этимъ рынкамъ мѣстностей. Къ путямъ транзита примыкали пути мѣстнаго отпуска, такъ что по мѣрѣ приближенія къ пристанямъ количество обозовъ на трактахъ болѣе и болѣе увеличивалось. Это соединеніе путей транзита и мѣстнаго отпуска, замѣченное въ большей части западнаго района экспедиціи, побудило насъ показать на картѣ оба движенія однимъ знакомъ. Пути на Двину и верховья Волги въ мѣстности, о которой теперь идетъ рѣчь, то слѣдовали вмѣстѣ, то раздѣлялись и, наконецъ пересѣкали другъ друга, и еслибъ мы нанесли на карту всѣ пути, чертежъ Калужской губерніи вышелъ бы крайне пестрымъ, тѣмъ болѣе что на картѣ указано не только торговое движеніе прошедшаго времени, но и настоящаго. Въ частности, пути къ верховьямъ Волги сходились въ Сухиничахъ, съ трехъ сторонъ: юга, юго-востока и востока; всѣ же обозы транзита соединялись въ Юхновѣ и проходили вмѣстѣ около 85 верстъ до Гжатска.

Намѣтивъ тракты по городамъ и крупнымъ селамъ, мы должны однако оговорить, что извощики рѣдко останавливались для кормежки въ самыхъ городахъ (не беремъ въ разсчетъ пункты перевалки), обыкновенно же близъ оныхъ. „Въ городахъ харчи подороже и народъ бойчѣе, насчетъ воровства опаснѣе“, такъ объясняли причину торговцы; кстати замѣтимъ, что извощики, ложась спать на постояломъ дворѣ, складывали въ одно мѣсто свои кошели. Провести тракты по деревнямъ почти невозможно; одинъ крупный торговецъ сказывалъ намъ, что онъ пробовалъ дѣлать это со словъ вощиковъ, но бросилъ: мужики сами путаются въ показаніяхъ, такъ какъ мѣняютъ дорогу, дѣлая объѣзды въ случаѣ дурного ея состоянія. Кромѣ того, если около тракта приходится деревня, откуда родомъ вощики, они наровятъ заѣхать туда на день, на два,—обычай котораго никакъ не могли вывести торговцы; пропажи товара, однако, при этомъ никогда не случается.

чами, слѣдуя далѣе на село Брынь и городъ Серпейскъ. Отъ Мосальска къ Вязьмѣ ѣхали чрезъ Липецкіе постоялые дворы, Юхновскаго уѣзда, въ 40 верстахъ на западъ отъ Юхнова, гдѣ въѣзжали на большакъ отъ Калуги къ Вязьмѣ. Длина пути отъ Орла до Мосальска 190 верстъ, отъ Мосальска до Вязьмы 90. Иногда перевалка для Вязьмы происходила въ Сухиничахъ, куда приходили также товары отъ Бѣлева на Вязьму; въ такомъ случаѣ обозы слѣдовали отъ Сухиничъ вмѣстѣ съ обозами къ верховьямъ Волги почти до самаго Юхнова и выѣзжали на большакъ отъ Калуги къ Вязьмѣ, у Ресенскихъ постоялыхъ дворовъ, Юхновскаго уѣзда, въ 7 верстахъ на западъ отъ Юхнова. У этихъ Ресенскихъ дворовъ обозы соединялись съ обозами къ Вязьмѣ отъ Калуги, которые, слѣдуя большакомъ между двумя послѣдними пунктами, объѣзжали обыкновенно стоящій на большакѣ Юхновъ. Длина путей, отъ Бѣлева къ Вязьмѣ около 200 верстъ, отъ Калуги 160, пути эти проходили всегда безъ перевалки.

Необходимость перевалки обусловливалась дальнимъ протяженіемъ пути. Перевалка установилась въ Сухиничахъ, потому что они лежали на полпути между пристанями и большей частью отдаленныхъ пунктовъ отправки. Случалось, впрочемъ, что переваливали два и три раза: на пути къ Сухиничамъ разъ или два и въ самихъ Сухиничахъ; такъ, по дорогѣ изъ Курска, чрезъ Орелъ, переваливали въ Орлѣ и Сухиничахъ. На перевалку вліялъ много и обычай: извощики, привыкшіе ѣздить до извѣстнаго пункта, не хотѣли везти далѣе, хотя бы мѣсто доставки отстояло на незначительное разстояніе отъ перевалочнаго пункта; такъ отъ Калуги къ Зубцову была перевалка во Гжатскѣ, хотя Зубцовъ отъ Гжатска отстоитъ всего на 75 верстъ. При подобномъ порядкѣ доставки, протяженіе пути, которое проходили обозы безъ перевалки, въ различныхъ мѣстностяхъ было крайне разнообразно и колебалось вообще между 50 и 300 верстами. Приверженность вощиковъ къ разъ установившимся мѣстамъ перевалки тѣмъ болѣе удивительна, что они лишь въ немногихъ изъ этихъ пунктовъ получали товаръ въ обратную сторону. Въ Сухиничахъ, въ сороковыхъ годахъ проходило столько товара, что его сваливали даже на улицахъ; извозъ въ ту пору составлялъ главный заработокъ окрестнаго населенія. „Все дѣло было въ извозѣ, все кругомъ были дороги", говорилъ одинъ изъ Сухиничскихъ старожиловъ, „зимой только и шла рѣчь, много-ли на дорогѣ раскатовъ". Внѣшній видъ Сухиничъ, однако, не соотвѣтствуетъ крупнымъ размѣрамъ останавливавшагося здѣсь движенія: городъ этотъ походитъ доселѣ на большое село, изъ котораго онъ обращенъ въ 1840 году, кое-гдѣ лишь виднѣются каменныя зданія, а большинство строеній состоитъ изъ лачужекъ. Церквей всего двѣ; это объясняется, впрочемъ, тѣмъ, что населеніе почти сплошь старообрядческое, поповщинской секты. Въ нравственномъ отношеніи оно пользуется дурной репутаціей: „это плутъ народъ", говорили въ окрестностяхъ и прибавляли мѣстную поговорку про ловкій обманъ: „обманулъ такъ, что хоть бы Сухиничскому".

Вся перевозка происходила зимой: первые обозы выдвигались съ установленіемъ саннаго пути, а въ концѣ марта или половинѣ его тракты пустѣли. Цѣна провоза зависѣла главнымъ образомъ отъ состоянія дорогъ и количества товара; положеніе путей, въ свою очередь, зависѣло отъ того, много-ли было снѣгу, ровно-ли онъ выпалъ, какъ часты были оттепели и мятели. Отъ того цѣна провоза представляла рѣзкія колебанія въ теченіе одной зимы: выпадала мятель, дѣлалось много раскатовъ, извощики немедля дорожали. Состояніе пути опредѣляло и срокъ доставки: въ хорошую дорогу извощики дѣлали 45 верстъ въ сутки, въ распутицу менѣе 20. Ниже мы приводимъ среднія цѣны провоза, съ пуда, отъ важнѣйшихъ рынковъ къ пристанямъ, чрезъ Сухиничи, въ концѣ сороковыхъ и въ половинѣ шести-

десятыхъ годовъ, а также среднія сроки доставки, вычисленныя по 35 верстъ ѣзды въ сутки (безъ дней перевалки); рядомъ съ этими данными повторены цифры длины путей.

	Въ половинѣ 60-хъ годовъ.	Въ 40-хъ годахъ.	Число верстъ.	Срокъ доставки.
Отъ Алексѣевки къ Сухиничамъ . .	28 к.	16 к.	450	13 дней
„ Курска	17 „	10 „	280	8 „
„ Орла	9 „	5 „	140	4 „
„ Карачева	6 „	— „	105	3 „
„ Сухиничъ къ Зубцову	18 „	10 „	230	6½ „
„ Бѣлева	20 „	13 „	280	8 „
„ Калуги	18 „	12 „	240	7 „

Доставка къ Гжатскимъ пристанямъ была дешевле отправки къ Зубцову, въ половинѣ шестидесятыхъ годовъ, на 2—3 копѣйки, доставка ко Ржеву дороже провоза по Зубцовской на копѣйку или двѣ. Чтобъ дать понятіе о колебаніяхъ цѣнъ, достаточно замѣтить, что отъ Сухиничъ къ Зубцову, въ половинѣ 60-хъ годовъ за провозъ платили отъ 14 до 22 копѣекъ, между Бѣлевомъ и Зубцовомъ, отъ 17 — 22 копѣекъ. Доставка была всегда на счетъ продавцовъ.

Изъ приведенной выше таблицы оказывается: 1) что цѣна доставки отъ важнѣйшихъ рынковъ къ пристанямъ колебалась, смотря по длинѣ пути, въ сороковыхъ годахъ, отъ 10 до 26 копѣекъ, въ половинѣ 60-хъ годовъ, отъ 18 до 46 копѣекъ съ пуда; низшая плата существовала, впрочемъ, для весьма небольшаго количества товаровъ, которые выходили изъ округи Сухиничей; провозъ же отъ Калуги нельзя принимать въ разсчетъ, такъ какъ Калуга была только станціей товаровъ. 2) Доставка на первомъ полпути, къ Сухиничамъ, была постоянно дешевле второй половины пути: на пути отъ Курска къ Сухиничамъ, за 100 верстъ платили, въ половинѣ 60-хъ годовъ, 6,1 копѣйки, отъ Сухиничъ же къ Зубцову 7,8 к.; въ сороковыхъ годахъ на первомъ пути 3,6 к., на второмъ 4,3 к. Болѣе низкія цѣны въ южной части пути, несмотря на то, что она пролегала по болѣе холмистой мѣстности, объясняются главнымъ образомъ дешевизной кормовъ. 3) Цѣны провоза въ 60-хъ годахъ сравнительно съ сороковыми возрасли почти вдвое, тогда какъ количество перевозимаго товара уменьшилось въ нѣсколько разъ; возрастаніе это, почти одинаковое въ обѣихъ мѣстностяхъ, зависѣло какъ отъ раздѣловъ въ крестьянскихъ семьяхъ, послѣ освобожденія, такъ и отъ возвышенія цѣнъ на всѣ хлѣбные продукты. Раздѣлы уменьшили число извощиковъ, какъ и вообще число лицъ, уходящихъ на заработки: въ настоящее время во

многихъ дворахъ по одному работнику, который по этому не можетъ оставлять дома. „Зналъ я хорошо одну семью, говорилъ одинъ торговецъ въ Калугѣ, жили вмѣстѣ три брата, у нихъ девять лошадей было, всѣ въ извозъ ѣздили, теперь раздѣлились на три двора, въ каждомъ по три лошади, и ни одинъ дворъ не ѣздитъ. „Обезлошадѣло съ дѣлежами“, добавилъ разсказчикъ. „Не будь желѣзныхъ дорогъ, существуй движеніе на подводахъ въ прежнихъ размѣрахъ, говорилъ другой торговецъ, извозъ во много разъ еще былъ бы дороже“.

Что же касается до срока доставки, то въ сущности онъ не имѣлъ значенія, такъ какъ для перевозки служила цѣлая зима: товары были готовы съ осени, а пенька еще весной, урожая предъидущаго года. Такимъ образомъ къ Петербургу, считая приплытіе туда барокъ въ концѣ мая или іюня, товары приходили: масло, сѣмя и сало чрезъ 8—9 мѣсяцевъ, а пенька чрезъ 14—15 мѣсяцевъ. Слагая же цѣну провоза къ пристанямъ (см. предъидущую таблицу), съ цѣной доставки отъ нихъ къ Петербургу, составлявшей въ сороковыхъ годахъ 13, а въ половинѣ 60-хъ 18 копѣекъ съ пуда, получимъ, что общая стоимость доставки къ столицѣ, чрезъ Зубцовъ, колебалась, смотря по отдаленности рынковъ, въ первый періодъ отъ 23 до 39 копѣекъ съ пуда, а во второй отъ 36 до 64 копѣекъ.

По отдѣльнымъ рынкамъ цѣна эта была такова:

	Въ сороковыхъ годахъ.	Въ половинѣ 60-хъ годовъ.
Отъ Алексѣевки до Петербурга	39 коп.	64 коп.
„ Курска „ „	33 „	53 „
„ Орла „ „	28 „	45 „
„ Сухиничъ „ „	23 „	36 „
„ Бѣлева „ „	26 „	38 „
„ Калуги „ „	25 „	36 „

Товары, слѣдовавшіе къ пристанямъ, принадлежали очень небольшому числу лицъ, фирмамъ 10—12, которыя имѣли пребываніе въ Калугѣ, Бѣлевѣ, Орлѣ, Болховѣ, Курскѣ и Ржевѣ; въ 30-хъ годахъ, когда къ Петербургу шла также пенька изъ юго-западной части Курской губерніи, важное участіе въ отпускѣ принималъ еще одинъ домъ изъ Рыльска (Шелеховы). Большая часть фирмъ была очень крупная; сосредоточеніе торговли въ немногихъ рукахъ было неизбѣжно, при веденіи ея на такомъ дальнемъ пространствѣ и при тѣхъ условіяхъ перевозки, когда необходимо было имѣть товара, по крайней мѣрѣ, на цѣлую барку.

Масло, сало и сѣмя шли къ пристанямъ въ той же укладкѣ и укупоркѣ, въ какой слѣдовали далѣе: масло и сало въ бочкахъ, сѣмя въ куляхъ или мѣшкахъ; перевозка въ мѣшкахъ была удобнѣе, потому что сѣмя меньше высыпалось изъ нихъ. Пенька слѣдовала въ бунтахъ, но гораздо меньшаго вѣса, чѣмъ бунты на баркахъ: на одноконную подводу, которыя подымала вообще отъ 25 до 30 пудовъ, укладовалось по бунту, который перевязывался крѣпко прутцами и обкладывался шестью рогожами. Размѣры движенія къ пристанямъ, по каждому роду транзитныхъ товаровъ можно услѣдить изъ цифръ нагрузки на пристаняхъ.

Въ сороковыхъ годахъ пристани верховьевъ Волги отпускали, среднимъ числомъ, около 1.700,000 пудовъ пеньки *), до 300,000 пудовъ коноплянаго и подсолнечнаго масла и 900,000 пудовъ сала. Такимъ образомъ пенька составляла главную массу товаровъ (58,6 %), а за ней слѣдовало сало; отпускъ масла погодно представлялъ рѣзкія колебанія въ виду значительной разницы въ урожаяхъ какъ коноплянаго, такъ и въ особенности подсолнечнаго сѣмени; по обильному отпуску коноплянаго масла особенно памятенъ 1848 годъ. Съ устройствомъ Николаевской дороги и до открытія Коломенскаго участка Рязанской линіи, отпускъ пеньки составлялъ ежегодно около 1.000,000 пудовъ, сало же и масло грузились каждое, въ количествѣ лишь 115,000 пудовъ. Рѣзкая разница въ уменьшеніи нагрузки пеньки и сала (первая упала на 41%, второе же на 87%) объясняется тѣмъ, что большая часть рынковъ сала была ближе къ Москвѣ, чѣмъ къ верховьямъ Волги, чего нельзя сказать о рынкахъ пеньки; кромѣ того упадокъ отпуска сала зависѣлъ отъ паденія торговли саломъ въ Калугѣ. Что же касается до растительнаго масла, то пониженіе его отпуска послѣдовало преимущественно не отъ вліянія желѣзной дороги, а отъ посредственныхъ урожаевъ сѣмянъ въ тѣ годы разсматриваемаго періода, по которымъ у насъ есть данныя **). Справедливость такого заключенія подтверждается отпускомъ въ слѣдующій, третій періодъ, отъ устройства Коломенскаго участка до открытія Московско-Курской дороги (1863—1868), когда количество нагрузки масла увеличилось до 180,000 пудовъ. Сало въ этотъ періодъ осталось въ прежней цифрѣ, а пенька понизилась до 300,000 пудовъ. Наконецъ въ 1869 году, когда Петербургъ былъ соединенъ рельсовымъ путемъ съ центральной и

*) Въ эту цифру включено также до 30,000 пудовъ мѣстной пеньки, изо Ржева; льняное сѣмя, на оборотъ, отнесено цѣликомъ въ таблицахъ, приложенныхъ къ выпуску, къ мѣстнымъ товарамъ, такъ какъ доля транзитнаго была незначительна.

**) Періодъ отъ устройства Николаевской дороги до открытія Коломенской, мы вынуждены разсматривать лишь по цифрамъ 1859—62 годовъ; впрочемъ, указанныя выше среднія данныя, по словамъ торговцевъ, близко подходятъ къ дѣйствительной нагрузкѣ всего періода.

юго-восточной полосами, нагрузка транзитныхъ товаровъ заключалась всего въ 75,000 пудахъ масла и 18,000 пудахъ сала, причемъ послѣднее попало на пристани очевидно случайно.

Устройство Николаевской дороги открыло два новыхъ пути изъ центральной Россіи къ Петербургу, которые шли на Москву: а) гужомъ и б) Окой и рѣкой Москвой; первый путь дѣйствовалъ зимой, второй лѣтомъ, такъ что перевозка сдѣлалась постоянной. Пути эти служили всегда хлѣбной торговлѣ для продовольствія Москвы, доставляя сюда хлѣбъ изъ центра. Теперь пенька перешла на оба пути, сало на гужевой, а масло, въ незначительномъ количествѣ, на водяной. Этими путями мы и займемся.

Судоходство въ верховьяхъ Оки производится караванами: весной, послѣ вскрытія рѣки и лѣтомъ, съ помощью спускной воды, покрайней мѣрѣ, по разу въ мѣсяцъ. Пенька отправлялась отъ всѣхъ четырехъ пристаней верхней Оки: Орловской, Мценской на Зушѣ, Крутогорья, при деревнѣ того же имени—Болховскаго уѣзда, у входа Оки въ Тульскую губернію, и Бѣлевской, отъ Мценска, впрочемъ, отправка была незначительна, такъ какъ этотъ городъ ведетъ почти исключительно хлѣбную торговлю. Крутогорье служило пристанью для Болхова и Карачева; первый отстоитъ отъ него въ 17 верстахъ, Карачевъ же въ 90. Въ вѣдомостяхъ о движеніи товаровъ, составляемыхъ начальниками водяныхъ дистанцій, Крутогорье не считается отдѣльно, вѣроятно по близости къ Бѣлеву; близость эта побуждала иногда и торговцевъ считать Крутогорье за одну пристань съ Бѣлевомъ, тѣмъ болѣе, что цѣны доставки отъ обѣихъ пристаней одинаковы. Какъ измѣнилось количество нагрузки на верхнеокскихъ пристаняхъ съ устройствомъ Николаевской дороги можно судить отчасти потому, что въ пятилѣтіе 1852—53 и 1856—58 годовъ, пеньки грузилось, среднимъ числомъ, на Орловской пристани до 163,000 пудовъ, тогда какъ прежде отпускъ ея былъ не свыше 20,000 пудовъ. Съ открытіемъ Коломенскаго участка Московско-Рязанской дороги, въ половинѣ 1862 года, движеніе пеньки по Окѣ, какъ уже замѣчено выше, приняло еще большіе размѣры, и товары стали разгружаться на желѣзный путь въ Коломнѣ; усиленіе этого движенія рѣзко видно изъ слѣдующихъ цифръ: въ 1859—1862 годахъ пеньки на верхнеокскихъ пристаняхъ среднимъ числомъ грузилось 501,000 пудовъ, въ періодъ же 1863—1868 годовъ 847,000. На пристаняхъ верховьевъ Волги отпускъ пеньки за то же время убавился, какъ уже было указано; на 700,000 пудовъ; имѣя въ виду, что вывозъ пеньки за границу изъ Петербурга въ разсматриваемый періодъ не уменьшился, можно сказать, что половина недостававшаго на пристаняхъ верховьевъ Волги количества пеньки перешла на верхнюю Оку, другая же часть досталась на долю гужевой пе-

ревозки къ Москвѣ и къ Коломнѣ. Отправка къ Петербургу Окой и желѣзнымъ путемъ, для мѣстъ ближайшихъ къ Окѣ, была дешевле или равнялась цѣнѣ провоза чрезъ верхнюю Волгу, въ подтвержденіи чего достаточно привести стоимость доставки, за пудъ пеньки, отъ Орла и Бѣлева, по обоимъ путямъ.

Орелъ—верховья Волги—Петербургъ.		Орелъ—Ока—Петербургъ.	
Орелъ-Сухиничи	9 к.	Орелъ-Коломна	14,00 к.
Сухиничи-Зубцовъ	18 „	Коломна-Петербургъ	
Зубцовъ-Петербургъ	18 „	желѣзными дорогами	27,34 „ *).
Итого	47 к.	Итого	41,34 к.

Бѣлевъ—верховья Волги—Петербургъ.		Бѣлевъ—Ока—Петербургъ.	
Бѣлевъ-Зубцовъ	20 к.	Бѣлевъ-Коломна	10,00 к.
Зубцовъ-Петербургъ	18 „	Коломна-Петербургъ.	
		желѣзными дорогами	27,34 „
Итого	38 к.	Итого	37,34 к.

Отъ Карачева путь Окой былъ дороже; къ стоимости доставки отъ Бѣлева надо прибавить еще 8 копѣекъ за провозъ до Крутогорья, что составитъ въ общемъ 45,34 коп.; чрезъ верхнюю же Волгу провозъ обходился въ 42 копѣйки (см. стр. 16).

Въ вышеприведенныхъ цифрахъ цѣна провоза по Окѣ показана среднимъ числомъ; на самомъ же дѣлѣ, весной, за доставку пеньки до Коломны платили отъ Орла 12, отъ Бѣлева 9 копѣекъ; лѣтомъ отъ перваго пункта 15, отъ втораго 11 копѣекъ; возвышеніе цѣны лѣтомъ зависѣло отъ большей трудности судоходства, по случаю мелководья Оки. Съ открытіемъ Серпуховскаго участка Курской желѣзной дороги (1867), часть барокъ стала разгружаться въ Серпуховѣ вмѣсто Коломны, и путь этотъ обходился дешевле на двѣ копѣйки; Курская дорога не могла, однако, оттянуть всѣхъ грузовъ съ Рязанской, по недостаточности тогда ея подвижнаго состава.

Что же касается до срока доставки водянымъ и желѣзнымъ путями, то, понятно, онъ не можетъ быть сравниваемъ съ прежнимъ. Плаваніе отъ верхоокскихъ пристаней до Коломны продолжается весной, отъ одной до трехъ недѣль, а лѣтомъ, отъ полуторы до трехъ же недѣль, причемъ суда, отходящіе отъ Бѣлева, выигрываютъ предъ Орловскими нѣсколькими сутками.

*) Въ эту цифру включена также плата за нагрузку и выгрузку и за слѣдованіе въ Москвѣ по соединительной вѣтви между Николаевской и Рязанской дорогами; провозъ по Николаевской дорогѣ (пеньки, сала, сѣмени) стоитъ 20 коп.

Къ Серпухову доставка скорѣе 4 днями; путь отъ Коломны къ Москвѣ суда проходятъ отъ 10 дней до мѣсяца. Такимъ образомъ для всего пути до Петербурга—Окой, рѣкой Москвой и Николаевской дорогой, при нормальныхъ условіяхъ перевозки на этой послѣдней, требовалось отъ одного до двухъ мѣсяцевъ; съ устройствомъ же Коломенскаго участка срокъ этотъ сократился на половину. Надо замѣтить впрочемъ, что торговцы крайне жаловались на простой при пріемкѣ товаровъ на станціяхъ, вслѣдствіе несоблюденія очереди въ отправкѣ; не мало было также жалобъ на небрежное обращеніе съ товаромъ рабочихъ желѣзныхъ дорогъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ. Во всякомъ случаѣ, съ устройствомъ желѣзной линіи пенька могла трогаться въ путь, лишь только кончалась ея отдѣлка (въ апрѣлѣ).

Главное затрудненіе для плаванія по Окѣ заключается въ мелководьи рѣки и извилистости фарватера. Спускная вода, дѣйствующая на всемъ протяженіи отъ Орла до входа рѣки въ Калужскую губернію, а также обиліе мелкихъ притоковъ между Бѣлевомъ и Калугой, не всегда могутъ поддержать надлежащую глубину въ рѣкѣ. Случается, что сильные вѣтры сгоняютъ всю воду, и барки должны выжидать слѣдующаго ея спуска, или же нанимать воду, т. е. платить за спускъ въ неурочное время. Кромѣ того бываютъ перегрузки на отдѣльныхъ меляхъ, которыя встрѣчаются нетолько въ верховьяхъ рѣки, но и ниже Калуги. Въ межень (безъ спускной воды) Ока въ верховьяхъ имѣетъ всего 7 вершковъ глубины, весной же прибыль воды составляетъ отъ 3 до 5½ сажень. Барки, отходящія отъ пристаней верхней Оки, имѣютъ въ длину отъ 15 до 20 саженъ и столько-же аршинъ въ ширину; это суда плоскодонной формы, сидящія въ водѣ, весной, отъ 5 до 7 четвертей (20—28 вершковъ), лѣтомъ, отъ 2 до 4 четвертей. Они подымаютъ грузу весной, отъ 15.000 до 20.000 пудовъ, лѣтомъ, отъ 6.000 — 10.000; весной барки идутъ на веслахъ (гребляхъ), управляясь потесью (пондсной), напереди судна и рулемъ или дрыгалой назади; лѣтомъ онѣ слѣдуютъ на шестахъ. Веслами или шестами управляютъ сходочные, которыхъ по закону полагается по 2 человѣка на 1.000 пудовъ груза, но на самомъ дѣлѣ приходится по 1½; кромѣ того на каждой баркѣ лоцманъ и водолей. Сходочные получаютъ обыкновенно, за путину отъ Бѣлева до Коломны, на своихъ харчахъ, отъ 10 до 13 рублей, лоцманъ и водолей идутъ на хозяйскихъ харчахъ. Для ускоренія сплава судовъ лѣтомъ, на участкѣ до Калуги, берутъ лошадей, по парѣ на 6.000 пудовъ груза; лошади эти мѣняются чрезъ 20—25 верстъ, въ прибрежныхъ селеніяхъ, гдѣ крестьяне заранѣе выжидаютъ съ ними каравана. Барки принаддежатъ по большей части не владѣльцамъ товара, а судовщикамъ, и строятся въ Нижнемъ-Новгородѣ или на верхней Окѣ. Нижній находится въ постоян-

ныхъ сношеніяхъ съ пристанями средней и верхней Оки, по отпуску сюда желѣза, соли, мочалъ и астраханской рыбы. Постройка барки въ Нижнемъ, безъ оспастки, обходится отъ 300 до 500 рублей, на пристаняхъ-же верхней Оки отъ 400 до 600 рублей. Офиціально барки называются полубарками или паромами, названіе-же барокъ въ вѣдомостяхъ начальниковъ водяныхъ дистанцій придается только судамъ, длиною отъ 30 до 32 саженъ и шириною въ 6—7 саженъ, съ осадкой въ водѣ отъ 5 до 8 четвертей. Суда эти, подымающія весной отъ 30 до 32 тысячъ пудовъ груза, съ половины 40-хъ годовъ употребляются только для взводнаго судоходства отъ Нижняго въ Калугу, такъ какъ при постоянномъ обмелѣніи рѣки, плаваніе ихъ на верховьяхъ крайне затруднительно; но прежде они ходили по всему теченію Оки, вверхъ и внизъ и подымались въ рѣку Москву.

Гужевое движеніе къ Москвѣ съ устройствомъ Коломенскаго участка Рязанской желѣзной дороги, раздѣлилось на двѣ вѣтви: къ Москвѣ и къ Коломнѣ. Въ рѣдкихъ случаяхъ везли гужомъ также въ лѣтнюю пору. Цѣна провоза гужомъ была естественно дороже доставки Окой; такъ въ половинѣ 60-хъ годовъ, за доставку отъ Орла къ Москвѣ, зимой, платили отъ 25 до 30 копѣекъ съ пуда, весь-же путь до Петербурга обходился отъ 46 до 51 копѣйки. Доставка отъ Орла къ Москвѣ продолжалась около полуторы недѣли (380 верстъ). Съ устройствомъ желѣзной дороги до Рязани, движеніе сала направилось къ этому пункту, а съ проведеніемъ желѣзной линіи въ самую степь, до Козлова и Воронежа (1866 и 1868), сало стало поступать на рельсы прямо изъ мѣстъ производства. Бѣлевъ утратилъ тогда свое значеніе; одна изъ главныхъ фирмъ его, устроивъ салотопенный заводъ въ Воронежѣ, переселилась въ Петербургъ.

Какъ вся отправка сала перешла на желѣзный путь, лишь только онъ прорѣзалъ степь, такъ и почти все количество пеньки двинулось рельсовымъ путемъ, когда онъ пересѣкъ область пеньководства; въ 1869 году, правда, отъ верхнеокскихъ пристаней было погружено еще 385,000 пудовъ пеньки, но въ слѣдующіе годы нагрузка болѣе и болѣе падала. Ока и гужевой путь до Москвы лишь временно послужили для доставки къ порту. Московско-Курская линія, открытая для движенія всѣхъ товаровъ въ концѣ 1868 года, уронила вообще значеніе этихъ путей, притянувъ къ себѣ ихъ грузы. Стоимость доставки пеньки къ Петербургу, съ пуда, желѣзнымъ путемъ отъ Орла и Курска, можетъ быть выражена въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Отъ Орла.	Отъ Курска.
По Московско-Курской дорогѣ до Москвы	14,6 коп.	20,6 коп.

	От Орла.	От Курска.
По всему протяженію Николаевской дороги	20,00 коп.	20,00 коп.
Нагрузка и выгрузка, а также перевозка въ Москвѣ по соединительной вѣтви между двумя линіями	2,00 „	2,00 „
Всего	36,6 коп.	42,6 коп.

Сравнивая эти цифры съ перевозкой чрезъ верхнюю Волгу (стр. 17), видимъ, что доставка стала теперь значительно дешевле, о срокѣ-же говорить нечего. Только благодаря особымъ условіямъ перевозки, какихъ требуетъ растительное масло, оно слѣдуетъ по прежнему медленнымъ путемъ, чрезъ верхнюю Волгу.

Представивъ картину движенія транзитныхъ товаровъ къ пристанямъ и перемѣны въ ней происшедшія, обратимся теперь къ движенію мѣстныхъ товаровъ.

ГЛАВА III.

Движеніе къ пристанямъ изъ ихъ округи.

Собственно округой пристаней верховьевъ Волги можно считать пространство отъ Осташкова къ теченію Угры въ Юхновскомъ уѣздѣ, и отъ Старицы къ Калугѣ, чрезъ Верею; южная же часть района между верховьями Волги и Оки тяготѣетъ болѣе къ Ригѣ. По лѣвому берегу Волги округа занимаетъ небольшую площадь, касаясь лишь прибрежныхъ уѣздовъ. Такимъ образомъ въ округу входятъ слѣдующіе уѣзды: Осташковскій, Ржевскій, Зубцовскій и Старицкій, Тверской губерніи, Гжатскій; Сычевскій и части Бѣльскаго, Вяземскаго и Юхновскаго Смоленской губерніи; Волоколамскій, Можайскій и полоса Верейскаго Московской губерніи; Медынскій и полосы Калужскаго, Боровскаго и Малоярославецкаго Калужской. Впрочемъ, рѣзко ограничить округу пристаней нѣтъ возможности, такъ какъ многія изъ мѣстностей названныхъ уѣздовъ отправляютъ, смотря по цѣнамъ и другимъ условіямъ, въ одинъ годъ на Ригу, въ другой на верхнюю Волгу; самую границу района пришлось провести на картѣ чрезъ Вязьму, которая еще недавно была однимъ изъ главныхъ звеньевъ въ торговлѣ къ Ригѣ. Подобнымъ образомъ нельзя съ точностью разграничить округи каждой изъ трехъ главныхъ группъ пристаней, Зубцовскихъ, Гжатскихъ и Ржевскихъ, потому что группы эти лежатъ лежатъ крайне близко другъ къ другу; надо только замѣтить, что покупки пеньки для Ржевской пряжи не ограничиваются полосой между верховьями Волги и Оки, но преимущественно производятся въ срединной части Смоленской губерніи. Чтобъ выяснить характеристику района вообще, то есть мѣстности къ сѣверу и югу отъ рѣки Угры, коснемся сперва производительности и способовъ веденія хозяйства въ той части области, которая въ особенности должна была остановить наше вниманіе, какъ площадь движенія транзита къ верховьямъ Волги; рѣчь пойдетъ, такимъ образомъ, о сопредѣльныхъ углахъ губерній Тверской и Смоленской и объ срединной части Калужской.

Полоса между верховьями Волги и Оки имѣетъ почву суглинистую и супесчаную и по степени производительности распадается на четыре мѣстности: двѣ съ лучшими землями и двѣ скудныя, причемъ лучшія полосы идутъ въ перемежку со скудными. Самая худшая мѣстность занимаетъ сѣверо-западный уголъ района, заключая въ себѣ Осташковскій уѣздъ и части Ржевскаго и Бѣльскаго; рядомъ съ ней, къ юго-востоку, лежатъ самые производительные уѣзды края: Сычевскій и Гжатскій; въ полосѣ Юхновскаго уѣзда (представляющаго вообще разнообразіе почвъ) почва опять плохая, по обилію песковъ, и наконецъ, въ Калужской губерніи, по мѣрѣ приближенія къ юго-востоку, почва постепенно улучшается: Козельскій и Мещовскій уѣзды считаются вообще лучшими уѣздами въ губерніи. Картина производительности всего края очень не многосложна: въ озимомъ—рожь, въ яровомъ—овесъ и незначительное количество гречи и ячменя; нѣкоторое разнообразіе дѣлаютъ только посѣвы льна и конопли, изъ коихъ первый воздѣлывается по преимуществу въ мѣстности къ сѣверу отъ Угры, кромѣ Юхновскаго уѣзда, вторая же за Угрой. По показанію нѣкоторыхъ хозяевъ количество посѣвовъ овса превосходитъ въ 3 или $2^1/_2$ раза производство ячменя и гречи, взятыхъ вмѣстѣ; два послѣдніе хлѣба идутъ главнымъ образомъ на крестьянскій обиходъ и размалываются въ крупу, на сельскихъ крупорушкахъ. Ячменя сравнительно болѣе въ Калужской губерніи, гдѣ онъ поступаетъ также на пивоваренные заводы или отпускается къ Ригѣ; гречи, наоборотъ, болѣе въ Юхновскомъ уѣздѣ, такъ какъ хлѣбъ этотъ любитъ песчаную почву. Въ Козельскомъ и Мещовскомъ уѣздахъ есть примѣры посѣвовъ у помѣщиковъ озимой пшеницы въ ничтожномъ количествѣ, примѣры довольно удачные. Разведеніемъ льна, которое крайне усилилось со времени крестьянской реформы, занимаются преимущественно крестьяне, которые высѣваютъ его, частію на своихъ надѣлахъ, но главнымъ образомъ на земляхъ, нанимаемыхъ у помѣщиковъ; эти послѣдніе обработываютъ ленъ на запускаемыхъ пашняхъ. За Угрой ленъ сѣется въ небольшомъ количествѣ только для сѣмени, волокно же здѣсь „бабій товаръ“: бабы ткутъ изъ него холсты, которые продаются на сельскихъ ярмаркахъ; плохо приходится бабѣ, когда запившій мужъ начинаетъ тащить отъ нея холсты для заклада въ кабакѣ. Ленъ почти вездѣ сланецъ, такъ какъ Ржевскіе купцы до послѣдняго времени моченцу не брали; моченецъ встрѣчается только въ нѣкоторыхъ деревняхъ Вяземскаго уѣзда. Посѣвы конопли къ сѣверу отъ Угры производятся почти исключительно для домашнихъ нуждъ; собственно пеньководство или разведеніе конопли на продажу начинается къ югу отъ этой рѣки: изъ огородовъ пенька переходитъ здѣсь въ коноплянники, подобно огородамъ, помѣщающимся возлѣ дворовъ, но имѣющимъ гораздо большіе размѣры. Пенька

исключительно продуктъ крестьянскихъ хозяйствъ; измѣненій въ количествѣ ея посѣвовъ, въ противоположность льну, не видно. Недостатокъ пеньки подъ Ржевомъ, а также то обстоятельство, что пенька Калужской губерніи требуется еще для Петербурга и Риги, были причиной, что главныя закупки Ржева производятся въ срединной части Смоленской губерніи, въ уѣздахъ Дорогобужскомъ, Духовщинскомъ и Ельнинскомъ, гдѣ разведеніе конопли имѣетъ большіе размѣры. Въ Смоленской губерніи пенька сѣчка, въ Калужкой—молочка.

На хозяйственную десятину въ 3,200 квадратныхъ саженъ (счетъ на казенную десятину въ 2,400 сажепъ неупотребителенъ) высѣвается обыкновенно $1^1/_2$ четверти ржи и отъ 3 до 4 четвертей овса; посѣвъ гречи и ячменя сходенъ съ посѣвомъ озими. Урожай озими на крестьянскихъ поляхъ бываетъ самъ 3 — 5, овса самъ 2 — 4, ячменя самъ 5 — 6, гречи самъ 2 — 8; послѣднее прямо указываетъ, что недаромъ помѣщики зовутъ гречу *капризнымъ* хлѣбомъ. Урожаи на помѣщичьихъ земляхъ, въ большей части случаевъ, не многимъ превосходятъ крестьянскіе; за то у хорошихъ хозяевъ разница эта, какъ указано ниже, весьма значительна. Отъ крестьянъ поступаетъ въ продажу одинъ овесъ, другія яровыя и рожь расходуются на продовольствіе, причемъ ржи достаетъ на круглый годъ, и то при хорошихъ урожаяхъ, лишь въ Гжатскомъ и Сычевскомъ уѣздахъ и въ нѣсколькихъ волостяхъ Калужской губерніи. Бываютъ, правда случаи продажи ржи крестьянами, но это продажи вынужденныя, для уплаты податей и въ расчеты торговли не входятъ; „продаютъ съ тѣмъ, чтобъ потомъ въ три-дорога купить“, какъ выразился одинъ торговецъ. Рожь отъ помѣщиковъ поступаетъ преимущественно на винокуреніе, которое болѣе развито въ двухъ вышеупомянутыхъ уѣздахъ Смоленской губерніи, а также въ Калужской губерніи и требуетъ кромѣ мѣстныхъ средствъ привознаго хлѣба. Овесъ и ячмень отъ помѣщиковъ идутъ въ общую продажу. Льну высѣваютъ на десятину отъ 6 до 8 мѣръ, урожай сѣмени самъ 4— 8, волокна же съ мѣры посѣва получается 3—$3^1/_2$ пуда. Посѣвъ конопли, если считать его тоже на хозяйственную десятину, тогда какъ ни въ одномъ хозяйствѣ нѣтъ такой величины коноплянниковъ, составляетъ $1^1/_2$ четверти, урожай сѣмени самъ 5—8, волокна же съ мѣры посѣва получается около 12 фунтовъ.

Господствующая система земледѣлія — трехпольная, примѣры многопольнаго хозяйства болѣе чѣмъ рѣдки: два, три случая на уѣздъ. Многопольная система существуетъ только у тѣхъ помѣщиковъ, которые издавна посвятили себя хозяйству и, имѣя капиталъ, могли перетерпѣть всѣ неудачи, пока имѣніе не было поставлено на ноги. При трехпольной системѣ, въ большинствѣ имѣній удобреніе обходитъ поля чрезъ 9 или 12 лѣтъ; случаи удоб-

ренія чрезъ 6 лѣтъ, или при второмъ сѣвооборотѣ, рѣдки. На хозяйственную десятину кладутъ 3000 или 3000 съ небольшимъ пудовъ навозу; между тѣмъ, по расчетамъ опытныхъ хозяевъ, количество въ 2700 пудовъ на десятину только поддерживаетъ питательные соки земли, значитъ въ подмогу дается всего 300 пудовъ. При томъ унаваживаются лишь переднія поля, на заднія навозъ, если попадаетъ, то случайно; объ удобреніи луговъ никто не думаетъ. И подобный порядокъ господствуетъ въ такомъ краѣ, гдѣ хозяйство безъ удобренія немыслимо; какое значеніе имѣетъ правильное удобреніе видно изъ того, что у хорошихъ хозяевъ, даже при трехпольной системѣ, урожаи получаются вдвое противъ крестьянскихъ. Недостатокъ удобренія зависитъ отъ недостатка въ скотѣ, что обусловливается, какъ отсутствіемъ капитала, такъ и небрежнымъ уходомъ за скотомъ и частыми падежами. По словамъ одного образованнаго и опытнаго управляющаго (болѣе чѣмъ рѣдкое явленіе въ краѣ), на хозяйственную десятину запашки необходимо имѣть по меньшей мѣрѣ 6 головъ крупнаго скота, и то при пятипольномъ хозяйствѣ съ выгономъ; на самомъ же дѣлѣ у большинства владѣльцевъ приходится по штукѣ и $1^1/_2$ на десятину. Въ обычаѣ, что пастухъ самый ледащій изъ мужиковъ, старикъ негодный ни на какую работу, тогда какъ во время напоить и накормить скотъ — дѣло очень важное въ хозяйствѣ. „Иные помѣщики, говорилъ одинъ изъ старожиловъ, заведутъ усовершенствованное хозяйство, а глядишь: скотъ стоитъ безъ ясель“.

Изъ способовъ веденія хозяйства наиболѣе въ ходу отдача земли въ обработку крестьянамъ, подесятинно, въ Смоленской и Тверской губерніи за плату, въ Калужской за пользованіе разнаго рода угодіями и пустошами. Отдача эта происходитъ по большой части кругами, т. е. по десятинѣ въ каждомъ изъ трехъ полей, съ вывозкой удобренія на паръ, при чемъ къ кругу прибавляется иногда десятина луга *); въ другихъ случаяхъ вывозка удобренія составляетъ особую статью; кромѣ того озимыя и яровыя поля сдаются также отдѣльно. При обработкѣ этой крестьяне обязуются, на ихъ лошадяхъ и съ ихъ орудіями, или выполнить совершенно всѣ работы, начиная отъ посѣва и кончая сушкой хлѣба и молотьбой, или же довести дѣло до молотьбы; послѣднее по преимуществу въ тѣхъ случаяхъ, когда у помѣщиковъ есть молотилки. Обработка сдается за круговой порукой сельскимъ обществамъ, которыя сами уже дѣлятъ по жеребію раскладку полей между домохозяевами. Обработка подесятинно за деньги болѣе распространена въ

---

*) Въ большинствѣ случаевъ луга отдаются, смотря по ихъ качеству, изъ $^1/_3$, $^1/_2$ и $^2/_3$ косчикамъ; заливные луга отдаются болѣе за деньги, при чемъ плата составляетъ обыкновенно отъ 10 до 20 рублей за десятину; впрочемъ по Окѣ есть луга, за которые платятъ по 50 рублей.

имѣніяхъ средней величины, такъ какъ въ крупныхъ приходилось бы имѣть для того широкія денежныя средства; въ Калужской губерніи обработка идетъ по преимуществу за угодья, потому что надѣлъ крестьянскій здѣсь гораздо меньше (высшій въ срединной части губерніи $3^1/_4$ десятины), и въ частности у крестьянъ нѣтъ или очень мало луговъ и выгоновъ. Воздѣлываніе за угодія выгоднѣе помѣщикамъ, потому что крестьяне не дошли еще до надлежащей оцѣнки своего труда: за плату натурой, къ коей можно отнести также пользованіе угодьями, крестьянинъ сдѣлаетъ всегда гораздо больше, чѣмъ за равносильную плату деньгами. Здѣсь кстати замѣтить, что крестьяне въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они не бойки, очень охотно соглашаются на „выговоры", т. е. разнаго рода дополнительныя или съ виду мелкія работы, выговариваемыя помѣщикомъ при заключеніи условія о крупныхъ работахъ и выполняемыя за плату натурой; у ловкихъ помѣщиковъ „выговоры" эти бываютъ подчасъ крупнѣе капитальной работы. Много дѣлаютъ также крестьяне за угощеніе; работы подобнаго рода, называемыя толоками, происходятъ въ праздники, когда крестьяне на себя не станутъ работать; работать же въ пользу господъ, по ихъ понятіямъ, можно, потому, что грѣхъ ложится на тѣхъ, кто предлагаетъ работу. Плата за обработку до молотьбы, въ разсматриваемой мѣстности Смоленской и Тверской губерній, съ десятины круга, съ вывозкой удобренія, отъ 17 до 23 рублей; за лугъ прибавляютъ обыкновенно 5 рублей, за молотьбу съ сушкой 3 рубля. За обработку десятины озими до молотьбы, безъ вывозки удобренія считаютъ отъ 6 до 8 рублей, за обработку яроваго отъ 5 до 6 рублей 50 копѣекъ; въ Тверской губерніи плата вообще немного ниже, чѣмъ въ полосѣ Смоленской. Опредѣлить норму при обработкѣ за пользованіе угодьями невозможно, такъ какъ дѣло зависитъ отъ крайне разнообразныхъ и чисто мѣстныхъ условій; при томъ помѣщики часто не знаютъ въ точности пространства своихъ угодій и сдаютъ ихъ безъ мѣры. Обработка подесятинно привилась такъ потому, что она дешевле вольнонаемнаго труда и не требуетъ такихъ хлопотъ; но, чтобъ она производилась порядочно, необходимъ надзоръ за крестьянами. Изъ работъ самой тяжелой считается ими вывозка удобренія, такъ какъ отнимаетъ много времени и происходитъ въ самую горячую пору (въ іюнѣ и августѣ). Плата производится по окончаніи работъ, при заключеніи же условій даются только задатки; „мужикъ только тогда хорошо работаетъ, говорилъ одинъ помѣщикъ, когда ему должны". За обработкой подесятинно, по мѣрѣ распространенія, слѣдуетъ отдача земли изъ полу, при чемъ дѣлятся сѣменами, затѣмъ отдача въ наймы на краткіе сроки, чаще для двухъ яровыхъ и наконецъ вольнонаемный трудъ. Отдача въ наймы — самое послѣднее дѣло, потому что земля при этомъ крайне

испахивается; такъ отдаютъ худшія или дальнія земли, оставшіяся за надѣломъ. Годовая плата за десятину, кругомъ отъ 2 рублей 50 копѣекъ до 3 рублей, при отдачѣ въ лучшихъ мѣстностяхъ, отдѣльно подъ озимь, плата отъ 4 до 6 рублей, подъ яровое отъ 3 до 5 рублей; плата производится обыкновенно въ два срока, въ іюнѣ и августѣ. Аренды имѣній не существуетъ за неимѣніемъ арендаторовъ; если рѣдко-рѣдко встрѣчаются примѣры отдачи въ арендное содержаніе, при чемъ арендаторами—мелкіе помѣщики, то это явное раззореніе для имѣнія. Вольнонаемнымъ трудомъ обработываютъ, и то только въ нѣкоторыхъ имѣніяхъ, небольшую и лучшую часть имѣнія, чтобъ, такъ сказать, радѣть объ ней; небольшіе размѣры вольнонаемнаго труда зависятъ отъ отсутствія капиталовъ у землевладѣльцевъ, а также отъ того, что подобное веденіе хозяйства требуетъ громаднаго труда, терпѣнія и солидныхъ знаній со стороны помѣщика. Трудъ землевладѣльца заключается въ неусыпномъ надзорѣ за всѣми работами, потому что рабочіе исполняютъ свое дѣло недобросовѣстно, а хорошихъ управляющихъ почти нѣтъ. Съ рабочими—возня, вотъ общій голосъ помѣщиковъ и управителей: они крадутъ, портятъ инвентарь и въ самую горячую пору уходятъ, заслыша про небольшую надбавку въ другихъ мѣстахъ. „При посѣвѣ устанешь больше каждаго изъ посѣвщиковъ, говорилъ одинъ управляющій, приходится ходить зигзагами по полю, чтобъ слѣдить за каждымъ посѣвщикомъ; тогда только и будетъ толкъ. Надо смотрѣть и за пахотой: мужикъ иногда не хорошо соху налаживаетъ, потому что слишкомъ малъ за нее становится“. Въ виду недобросовѣстности рабочихъ, землевладѣльцы стараются заключить съ ними такія условія, чтобы, что называется, закрутить мужиковъ. Вотъ, напримѣръ, какія были условія въ одномъ образцовомъ имѣніи: „рабочіе обязуются исполнять всѣ работы добросовѣстно, при чемъ въ руководство принято урочное положеніе, выполнять всѣ приказанія экономіи и работать, какъ въ будни, такъ и праздники, по требованію управителя; въ случаѣ же, если работникъ самовольно оставитъ экономію ранѣе срока, онъ получаетъ за прожитые мѣсяцы половину противъ того, что ему приходится и платитъ 10 рублей неустойки. Экономія за порчу орудій, пропажу оныхъ и вообще, если она недовольна рабочимъ за что либо, вольна налагать ему штрафъ, не свыше 50 копѣекъ въ сутки.“ „Рабочіе совершенно въ моихъ рукахъ, добавилъ управляющій, и безчестно было бы этимъ пользоваться“. Къ сожалѣнію, не всѣ такъ разсуждаютъ, и рабочіе, въ свою очередь, сильно жалуются на дурную пищу и на то, что ихъ заставляютъ дѣлать такія работы, о которыхъ не уговаривались; хорошіе харчи особенно цѣнятся рабочими, которые при этомъ работаютъ гораздо больше. Разсказываютъ также, что сами помѣщики переманиваютъ другъ отъ друга рабочихъ. Плата годо-

вымъ рабочимъ, мужчинамъ, безъ лошади, на хозяйскихъ харчахъ, отъ 40 до 60 рублей и иногда 70 рублей; лѣтнимъ, съ Пасхи до Филиппова поста, отъ 25 до 40 рублей; бабы получаютъ половину. Цѣны на рабочихъ зависятъ отъ густоты населенія, развитія отхожихъ промысловъ и урожая. Въ первые годы послѣ освобожденія обработка вольнонаемнымъ трудомъ имѣла гораздо большіе размѣры; на уменьшеніе ея, кромѣ указанныхъ уже причинъ, повліяло то, что въ случаѣ порчи необходимыхъ при такомъ хозяйствѣ машинъ (онѣ были заведены въ достаточномъ количествѣ), починить ихъ некому. Вообще многіе изъ помѣщиковъ стараются теперь о томъ, какъ бы не видѣть хозяйства и, сдавъ землю подесятинно или изъ полу, уѣзжаютъ въ другое мѣсто, стремясь попасть въ государственную или общественную службу, или же продаютъ имѣнія, а земля тѣмъ временемъ больше и больше испахивается. И такое явленіе совершенно неизбѣжно: крестьянская реформа поставила во взаимодѣйствіе, на поприщѣ свободныхъ экономическихъ отношеній, два элемента, совершенно не вяжущихся другъ съ другомъ: съ одной стороны—управителей, которые не умѣютъ работать, потому что прежнее хозяйство заключалось почти въ одной отдачѣ приказаній и которые не имѣютъ средствъ для хозяйства, благодаря старымъ долгамъ; съ другой стороны — рабочихъ, которые все еще видятъ въ управителяхъ господъ, на кого можно работать кое-какъ, потому что они баре, проживутъ и безъ крестьянской работы, имъ де счастье въ руки дается. И вотъ немногими избранными явились лишь тѣ землевладѣльцы, которые, владѣя капиталомъ, съумѣли перейти въ дѣловыхъ управителей, или тѣ, которые не гнушаются эксплуатировать невѣжественную массу, попадающуюся въ сѣти, не смотря на всю ея недовѣрчивость и упорство; эти послѣднія лица пользуются преимущественно тяжелыми днями крестьянства и за дешево устроиваютъ обработку своихъ полей, въ видѣ процентовъ за ссуженный крестьянамъ, въ голодное время хлѣбъ. Дѣловые управители прямо говорятъ: „можно хозяйничать и на нашихъ скудныхъ земляхъ, надо только сбросить всѣ барскія привычки, надо изучить имѣніе и округу и не ждать легкой наживы“. Въ особенности запущено хозяйство у крупныхъ владѣльцевъ, лучшимъ доказательствомъ чего служитъ Гжатскій уѣздъ, гдѣ таковыхъ собственниковъ много (около $^1/_4$ его принадлежитъ тремъ владѣльцамъ), и гдѣ запашки помѣщиковъ, по показанію земской управы, уменьшились послѣ реформы втрое. Въ другихъ мѣстахъ сокращеніе это считаютъ гдѣ на половину, гдѣ на $^1/_3$. Но количество пустующей земли составляетъ лишь часть сказаннаго уменьшенія, такъ какъ крестьяне разбираютъ земли изъ полу и за деньги; при томъ въ мѣстностяхъ, гдѣ почва получше, много продается земли, небольшими участками, купцамъ и зажиточнымъ крестьянамъ. Въ частности, въ срединной полосѣ Ка-

лужской губерніи, пустующей земли вовсе нѣтъ или только тѣ пашни, которыя запускаются помѣщиками, временно, для отдыха; въ Жиздринскомъ и Мосальскомъ уѣздахъ, наоборотъ, пустующей земли очень много, а также въ Тверской и Смоленской губерніяхъ, гдѣ, впрочемъ, бывшія пашни обращаются въ покосы или подъ ленъ. Во всякомъ случаѣ производительность въ разсматриваемомъ краѣ, послѣ освобожденія крестьянъ, уменьшилась, такъ какъ, помимо пустующей земли, поля, отдаваемыя въ наймы и изъ полу, неудобриваются; новые же собственники—купцы и мѣщане, ведутъ хищническое хозяйство и думаютъ о томъ только, какъ бы высосать поскорѣй всевозможное изъ земли. Они цѣнятъ лишь луга и лѣса, а пашни отдаютъ изъ полу и потомъ забрасываютъ: они не привыкли вести дѣла такъ, чтобъ капиталъ приносилъ небольшіе, но постоянные проценты. Затѣмъ количество хлѣбныхъ продуктовъ, поступающихъ въ продажу, уменьшилось въ большей степени, чѣмъ размѣры производительности, потому что крестьяне стали теперь употреблять гораздо лучшую пищу; кромѣ того помѣщики не имѣютъ возможности образовывать запасовъ хлѣба. Эти два обстоятельства вмѣстѣ подняли цѣну на хлѣбъ, первый толчекъ чему былъ данъ упадкомъ денежной единицы, вслѣдъ за Крымской войной.

Посѣвы льна у помѣщиковъ производятся въ Тверской губерніи, а также въ уѣздахъ Сычевскомъ и Вяземскомъ и все болѣе и болѣе увеличиваются, благодаря возвышенію цѣнъ на ленъ. Цѣны эти таковы, что даютъ значительное вознагражденіе производителямъ, не смотря на то, что обработка хозяйственной десятины льну, со стланіемъ, но безъ мятья, стоитъ 30—35 рублей. „Десятина подо льномъ, говорилъ одинъ помѣщикъ Сычевскаго уѣзда, даетъ мнѣ обыкновенно вчетверо противъ того, что дай Богъ получить за нее при продажѣ“; расчетъ этотъ нисколько не преувеличенъ, такъ какъ съ десятины можно получить до 25 пудъ волокна, что даетъ около 80 рублей и продать кромѣ того сѣмени на 40 рублей (по 1 рублю 50 копѣекъ мѣра чистаго); между тѣмъ цѣна пахатной десятины въ Сычевскомъ уѣздѣ отъ 15 до 25 рублей. Тотъ же помѣщикъ передалъ намъ, что при отличномъ урожаѣ онъ получилъ 167 рублей чистаго дохода съ десятины льна. Такимъ образомъ разсказы о томъ, что крестьянинъ можетъ получить 200 рублей дохода съ льняной десятины совершенно вѣрны, тѣмъ болѣе что крестьяне не считаютъ своего труда при обработкѣ льна, такъ какъ она по преимуществу достается бабамъ. Цифры эти, рядомъ съ увеличеніемъ крестьянскихъ налоговъ и тѣми трудностями, съ которыми сопряжено для помѣщиковъ хлѣбное производство, выясняютъ мѣтко причины быстраго развитія льноводства въ обѣихъ сферахъ землевладѣнія; но какъ ленъ крайне истощаетъ почву, тѣмъ болѣе что производство его не обставлено никакими раціональными пріемами, то

развитіе льноводства послужитъ въ будущемъ только печальнымъ памятникомъ той невольной погони за легкой наживой, въ ущербъ существеннымъ статьямъ хозяйства, которая характеризуетъ теперь дѣятельность какъ помѣщиковъ, такъ и крестьянъ.

Положеніе хозяйства у крестьянъ вообще печально, причиной тому—тяжесть податей, раздѣлы въ семьяхъ, общинное пользованіе землей и развитіе пьянства. Разнаго рода налоговъ приходится на душу въ разсматриваемомъ краѣ отъ 12 до 14 рублей, между тѣмъ крестьянинъ, даже воздѣлывая ленъ на своемъ участкѣ, никоимъ образомъ не можетъ получить подобнаго дохода съ душеваго надѣла, который составляетъ его имущественный фондъ. Тяжесть податей при раздѣлахъ становится несравненно чувствительнѣе; раздѣлы эти, начавшіеся вскорѣ послѣ освобожденія, не прекращаются доселѣ: дѣлится женатый сынъ отъ отца, племянникъ отъ дяди, братъ отъ брата. Причины раздѣловъ объясняютъ домашними разладами, происходящими по преимуществу изъ за женскихъ ссоръ: свекровь съ невѣсткой, двѣ невѣстки не уживаются подъ одной кровлей; иногда, говорятъ, поводомъ къ раздѣлу служитъ то, что одинъ братъ принесетъ съ заработковъ своей женѣ лучшій подарокъ, чѣмъ другой. Всматриваясь ближе въ раздѣлы, нельзя не признать ихъ неизбѣжными: старшій въ крестьянской семьѣ былъ прежде все равно что помѣщикъ, ослушаться его было нельзя никому; исчезло гражданское крѣпостное право, неминуемо должно было прекратиться и семейное крѣпостное право; нравственной же связи между членами семьи, въ средѣ неразвитой ожидать нельзя. Каждый человѣкъ, выпущенный на волю, хочетъ прежде всего воли самой широкой; такъ и нашъ крестьянинъ, лишь только станетъ теперь работникомъ, бросается заводить особое хозяйство, отстраняя отъ себя мысль, что такое хозяйство приведетъ его къ обѣдненію. При раздѣлахъ дѣлятъ рѣшительно все, начиная съ земли и кончая послѣдней статьей въ хозяйствѣ. Теперь рѣдко въ какомъ дворѣ по два работника, и у многихъ хозяевъ по одной лошади; тамъ гдѣ было три коровы, теперь одна, случается даже, что занимаютъ скотину для обработки; инвентарь самый жалкій. При такихъ условіяхъ идти порядочно хозяйство не можетъ. По единогласному отзыву всѣхъ лицъ, близко знакомыхъ съ крестьянскимъ бытомъ, крестьяне на себя работаютъ очень старательно и хотя говорятъ, что надѣются на одну милость Божію, но на самомъ дѣлѣ постоянно расчитываютъ; тѣмъ не менѣе, при ихъ изморенныхъ лошаденкахъ и бѣдности вообще въ скотѣ, при жалкихъ орудіяхъ, они не могутъ, ни порядкомъ взрыть землю, ни хорошо удобрить ее. Въ то же время, при раздѣлахъ гораздо меньшее число крестьянъ можетъ уходить на заработки, о чемъ мы уже замѣтили въ пред-

идущей главѣ *). Неизбѣжнымъ результатомъ всѣхъ этихъ явленій являются недоимки, взысканія коихъ служатъ окончательнымъ бичомъ для хозяйства. Въ первые годы послѣ освобожденія недоимки запускались; затѣмъ система круто перемѣнилась, и все, что только можетъ быть продано изъ крестьянскаго имущества, стало описываться за недоимки. Послѣдствія такого порядка дали себя чувствовать очень скоро, и состоялся законъ, который воспретилъ продажу предметовъ, составляющихъ основныя принадлежности хозяйства; но эта мѣра, при нынѣшнихъ крестьянскихъ повинностяхъ, не оказываетъ полезнаго дѣйствія, такъ какъ самъ плательщикъ продаетъ подъ часъ послѣднюю свою скотину, не имѣя средствъ получить вдругъ сумму, необходимую для покрытія недоимки.

Дробность крестьянскихъ участковъ вслѣдствіе раздѣловъ усиливается еще оттого, что участки разбиты на полосы въ разныхъ мѣстахъ всего надѣла, принадлежащаго сельскому обществу; разбивка эта обусловливается тѣмъ, что въ противномъ случаѣ нѣкоторымъ домохозяевамъ пришлось бы слишкомъ далеко ѣздить на работу. Обыкновенно одна полоса участка лежитъ въ срединѣ общаго надѣла и двѣ по бокамъ; кромѣ того крестьяне имѣютъ обычай дѣлить между всѣми членами общества, какъ лучшія, такъ и худшія части надѣла. Это стремленіе къ равномѣрному пользованію выгодами и недостатками хозяйства создало также общинное владѣніе землей, которое на самомъ дѣлѣ наноситъ только ущербъ хорошимъ хозяевамъ. Общинное владѣніе въ ходу повсемѣстно въ краѣ; сроки предѣловъ, обнимающіе вообще нѣсколько лѣтъ, въ частности различны, такъ какъ передѣлы происходятъ тогда, когда нѣсколько дворовъ остаются безъ работниковъ, а также подъ вліяніемъ горлановъ на сельскихъ сходкахъ, которые рвутся пополь-

---

*) Отхожіе промыслы имѣютъ большое значеніе въ экономіи края, нѣкоторыя мѣстности только и получаютъ доходъ съ заработковъ. Промыслы дѣлятся на зимніе и лѣтніе; на зимніе уходятъ во второй половинѣ августа, лѣтніе считаются съ Пасхи до Петрова дня, такъ что мужики возвращаются послѣ покоса, который справляютъ бабы; въ Юхновскомъ уѣздѣ, извѣстномъ своими грабарями, бабы исполняютъ всѣ сельскія работы. Во многихъ мѣстностяхъ есть крестьяне, живущіе по нѣсколько лѣтъ въ отлучкѣ. Въ особенности развитъ уходъ на промысла въ срединной части Калужской губерніи, въ Мещовскомъ и частію въ Мосальскомъ уѣздахъ, откуда выходятъ трепачи пеньки, овчинники, плотники (послѣдніе въ Малороссію, Новороссію и въ особенности въ Самарскую губернію), каменьщики, штукатуры, извощики; изъ Сычевскаго и Гжатскаго уѣздовъ уходятъ по преимуществу на фабрики, въ Петербургъ и Москву. На заработки ходятъ артелями, человѣкъ по 50 и болѣе. Обыкновенно рядчики на промысла являются въ деревню весной, ко времени уплаты податей (взносъ за первое полугодіе съ 1 января по 15 марта, за второе съ 1 октября по 15 ноября), и спрашиваютъ сельскаго старосту, сколько у него можно достать рабочихъ; послѣ уговора рядчики уплачиваютъ подати за нанятыхъ, отбирая въ залогъ ихъ паспорты; уплата бываетъ, напримѣръ, въ размѣрѣ 25 рублей изъ 40, слѣдующихъ за весь промыселъ. Старосты не пускаютъ мужиковъ, у кого много недоимокъ, тѣ упрашиваютъ, и дѣло зачастую кончается взятками.

зоваться полосами старательныхъ хозяевъ. При передѣлахъ участки, впрочемъ, не переверстываются цѣликомъ, а дѣлаются прирѣзки или отрѣзки. Что общиннымъ владѣніемъ тяготятся сами крестьяне, видно изъ того, что нерѣдко общества даютъ зарокъ—не дѣлать передѣловъ извѣстное число лѣтъ, напр. девять; вдобавокъ, тѣ изъ мужиковъ, которые позажиточнѣе, стараются имѣть полосы по угламъ надѣла, остающіяся при передѣлахъ, за прежними хозяевами; эти же крестьяне любятъ покупать себѣ небольшіе участки (20—30 десятинъ) въ частную собственность, куда міръ не можетъ вмѣшиваться. Чтобы получить уголъ надѣла—устроиваютъ угощеніе, т. е. поставку достаточнаго количества вина вліятельнымъ лицамъ общества или всему міру. Вино служитъ рычагомъ всѣхъ вообще сельскихъ дѣлъ: оно главнымъ образомъ убѣждаетъ судей волостнаго суда, оно дѣйствуетъ при раскладкахъ податей по семьямъ, виномъ же общество штрафуетъ часто за потраву и т. п. нарушенія; вино вмѣстѣ съ наклонностью къ разнымъ празднествамъ, число коихъ послѣ освобожденія замѣтно увеличилось, окончательно губитъ жалкое хозяйство.

Рядомъ со всѣми этими печальными чертами крестьянскаго быта, необходимо повторить уже замѣченный разъ фактъ, что крестьяне послѣ освобожденія стали употреблять пищу гораздо лучшую и въ большемъ количествѣ, а также одѣваться лучше; количество сапоговъ и краснаго товару, раскупаемыхъ по селамъ, несравненно значительнѣе прежняго. „Прежде, говорили намъ, въ иной деревнѣ у двоихъ, троихъ были сапоги, теперь рѣдко кто носитъ лапти, бабы въ праздники носятъ все покупные наряды“. Кромѣ того небольшая часть крестьянъ—зажиточные, и тѣ, которые съ великой натяжкой могутъ быть исправными, покупаютъ и нанимаютъ земли. Приведенные теперь факты, повидимому, противорѣчатъ нашему заключенію о жалкомъ положеніи крестьянскаго быта; но чтобъ оцѣнить ихъ по достоинству, необходимо прежде всего отстранить покупку и наемъ земли, какъ явленіе, касающееся немногихъ, лучшая же пища и одежда имѣютъ по преимуществу относительное значеніе. По мѣткому выраженію торговцевъ, крестьяне стали теперь посытнѣе, но быть сыту есть первая потребность человѣка, и этотъ отзывъ гораздо болѣе характеризуетъ жалкое прошлое, чѣмъ достатки настоящаго. Подобнымъ образомъ одежда не служитъ вѣрнымъ признакомъ зажиточности; тѣ же лица, которыя говорили, что одежда крестьянъ стала нарядиѣе, прибавляли; „однако губитъ мужиковъ эта страстишка къ роскоши, не по средствомъ она имъ“. И дѣйствительно, если много покупается носильнаго платья по селамъ, то сколько и закладывается его въ кабакахъ. Улучшеній же въ самомъ хозяйствѣ, которыя свидѣтельствовали бы о дѣйствительной зажиточности, въ массѣ не видно: нѣтъ хорошей скотины, нѣтъ

перемѣнъ къ лучшему и въ хозяйственныхъ орудіяхъ; щеголи и щеголихи даютъ невѣсть какіе проценты, чтобы прокормиться до нови, и сплошь и рядомъ имѣютъ за собой много недоимокъ. Дѣйствительно зажиточные мужики составляютъ рѣдкое исключеніе: это неподѣлившіеся, а также тѣ, которые имѣли средства до освобожденія. Всѣмъ подобнымъ лицамъ освобожденіе помогло весьма много. Достатокъ у крестьянина начинается обыкновенно съ того, что или хлѣбъ лучше уродится, или промыслъ много дастъ, и не медля мужикъ начинаетъ раздавать деньги въ долгъ односельцамъ, взимая громадные проценты; вообще, зажиточные крестьяне скоро принимаютъ типъ торгашей и давятъ свою братью. Многія изъ лицъ, хорошо знакомыхъ съ положеніемъ крестьянъ, говорили, что коренное улучшеніе въ крестьянскомъ хозяйствѣ, помимо образованія въ средѣ крестьянъ сельскохозяйственныхъ ассоціацій, для обработки сообща надѣловъ, невозможно, такъ какъ нынѣшніе участки слишкомъ дробны; образованіе же подобныхъ ассоціацій находится въ зависимости отъ облегченія путемъ закона выхода изъ общины, къ которой, можно сказать, прикрѣплены теперь крестьяне.

Обращаясь къ торговлѣ края, мы прежде всего замѣтимъ, что торговля эта, въ силу условій производительности, имѣетъ мелочной характеръ, что отражается неизбѣжно на всѣхъ ея ступеняхъ. Отпускъ края къ Петербургу состоитъ, какъ извѣстно, изъ овса, льнянаго сѣмени, льна и пенькой пряжи, при чемъ главное мѣсто принадлежитъ двумъ первымъ товарамъ; поэтому мы скажемъ сперва о хлѣбной торговлѣ (сѣмя въ торговыхъ оборотахъ причисляется къ хлѣбнымъ товарамъ), а затѣмъ о движеніи волокнистыхъ продуктовъ.

Овесъ отъ крестьянъ поступаетъ на базары городовъ и торговыхъ селъ или въ дома купцовъ; собственно въ округѣ пристаней главное мѣсто занимаютъ базары тѣхъ пунктовъ, которые орудуютъ отпускомъ отъ пристаней: Гжатска, Сычевки, Зубцова и Ржева. Овесъ и рожь отъ помѣщиковъ продаются въ усадьбахъ, куда являются купцы или ихъ прикащики; продажъ съ поставкой теперь нѣтъ. „Хотѣлъ было я разъ продать съ поставкой, говорилъ одинъ помѣщикъ, да крестьяне, заслышавъ о томъ, заломили съ меня, за провозъ такую цѣну, что и думать было нечего“. Всѣ продажи, какъ отъ помѣщиковъ, такъ и отъ крестьянъ дѣлаются на чистыя деньги. Сѣмя поступаетъ главнымъ образомъ на сельскія ярмарки, въ сентябрѣ, когда число ихъ весьма значительно; продажа сѣмени на ярмаркахъ начинается съ Иванова дня (29-го августа) и идетъ до Покрова; ярмарки бываютъ преимущественно въ день Рождества Богородицы (8-го сентября) и въ Словущее, т. е. въ день обновленія Храма, 13-го сентября. Овесъ не поступаетъ на ярмарки, потому что его убираютъ послѣ льна. По

базарамъ и ярмаркамъ въ Сычевско-Гжатской округѣ выдаются села: Карманово, Чалъ, Васильевское-Гжатскаго уѣзда, Агафино-Медынскаго, близъ границы Гжатскаго, Воскресенскъ-Юхновскаго и Воскресенское Сычевскаго уѣзда; всѣ эти села отстоятъ отъ Гжатска, въ разныя стороны, на 30—60 верстъ. Въ Воскресенскѣ и Воскресенскомъ, на ярмаркахъ въ Словущее собирается, въ первомъ до 5,000 четвертей сѣмени, во второмъ около 3,000. Большинство вышеназванныхъ пунктовъ продаетъ также для отпуска въ Ригу; это сплетеніе районовъ верховьевъ Волги и Западной Двины, по мимо близости пристаней той и другой рѣки, обусловливается тѣмъ, что Сычевская фирма, торгующая къ Петербургу, ведетъ дѣла и съ Ригой, куда отпускаютъ также овесъ и сѣмя, хотя въ небольшомъ количествѣ, Ржевскіе торговцы. Въ Зубцовской округѣ, кромѣ упомянутаго уже Карманова, имѣющаго типъ мѣстечка (всѣ жители занимаются торговлей, осенью торгъ еженедѣльно, съ пятницы до воскресенья), по базарамъ извѣстны: деревня Ульянское, Зубцовскаго уѣзда, близъ границы Волоколамскаго, находящееся неподалеку отъ нея село Ивашково, Волоколамскаго уѣзда и село Степурино, Зубцовскаго, близъ Старицкаго уѣзда; всѣ эти пункты отстоятъ отъ Зубцова въ 40—50 верстахъ, разстояніе, близко подходящее къ разстоянію второстепенныхъ рынковъ отъ главнаго въ Гжатской округѣ. Изъ названныхъ мѣстностей Зубцовской округи особенно выдается село Ивашково; торгаши его, продавая овесъ и сѣмя Зубчанамъ, ленъ везутъ прямо въ Ржевъ. Подо Ржевомъ крупныхъ базаровъ нѣтъ, главныя же закупки овса и сѣмени происходятъ въ самомъ городѣ и въ нѣкоторыхъ изъ торговыхъ селъ округъ другихъ пристаней. Главными дѣйствующими лицами на ярмаркахъ и базарахъ являются прасолки, т. е. мелкіе торгаши изъ мѣщанъ и зажиточныхъ крестьянъ, скупающіе все продаваемое въ крестьянскомъ хозяйствѣ; прасолки, которыхъ зовутъ въ центральной Россіи кулаками, составляютъ первую торговую инстанцію: они ведутъ дѣла только съ крестьянами. Для характеристики ихъ оборотовъ достаточно привести отзывъ мужиковъ, что кулакъ и дохлую кошку возьметъ. Рядомъ съ прасолками дѣйствуютъ также прасола, обороты коихъ гораздо обширнѣе, но касаются лишь сельско-хозяйственныхъ продуктовъ; прасолами зовутъ вообще всѣхъ торговцевъ этими продуктами, не отпускающихъ товаръ къ порту. Такимъ образомъ размѣры оборотовъ прасоловъ крайне разнообразны и зависятъ также отъ мѣстной производительности; въ разсматриваемомъ краѣ прасола мельче, чѣмъ въ центральной Россіи, гдѣ въ средѣ ихъ встрѣчаются лица, собирающія до 40,000 четвертей хлѣба и сѣмени. Прасола покупаютъ у прасолковъ и производителей, продавая портовымъ, т. е. купцамъ, торгующимъ къ порту и называемымъ на верхней Волгѣ портіонами. У каждаго портоваго свой кругъ пра-

соловъ, кругъ, впрочемъ, измѣняющійся; кромѣ того портовые покупаютъ у немногихъ изъ крупныхъ помѣщиковъ, съ крестьянами же они почти не имѣютъ дѣлъ, предоставляя это прасолкамъ, которые нерѣдко служатъ у портовыхъ коммиссіонерами, покупая по назначенной ими цѣнѣ и пользуясь за то извѣстнымъ процентомъ *). Чѣмъ меньше портовыхъ въ извѣстномъ пунктѣ, тѣмъ тяжелѣе положеніе прасоловъ и прасолковъ. Знаютъ въ точности цѣны въ порту только портовые и крупные прасола; портовымъ немедленно извѣстны малѣйшія колебанія въ цѣнѣ, такъ какъ они безпрестанно получаютъ телеграммы изъ порта или эстафеты; масса же торгашей судитъ о положеніи дѣлъ по тому, на какой прѐдметъ, какъ они выражаются, портовый больше вниманія обращаетъ. Стараясь перебить товаръ другъ у друга, прасолки горячатся на базарахъ и ярмаркахъ и вздуваютъ иногда цѣну въ ущербъ себѣ; главное, въ чемъ ихъ польза—это обвѣсъ и обмѣръ мужиковъ. У прасолковъ всегда свои вѣсы, и какъ ни спорятъ крестьяне при продажѣ, однако дѣло кончается обыкновенно въ пользу кулаковъ, благодаря ихъ ловкости и проворству.

Овесъ и сѣмя продаются на мѣру (на четверти и мѣры), овесъ покупается портовыми обыкновенно съ досыпкой до 6 пудъ четверть, безъ куля, отпускается же къ порту, какъ уже было замѣчено, четвертями—отъ 5 пудовъ 20 фунтовъ до 6 пудъ 10 фунтовъ, смотря по урожаю и считая четверть вмѣстѣ съ кулемъ. Сѣмя цѣнится, смотря по количеству чистаго; собирается оно, четверть отъ 3 до 7 мѣръ чистаго (остальное торица и зелье), очищается на пристаняхъ подъ трещотку и идетъ къ порту, четверть отъ 5 до 7 мѣръ чистаго; на вѣсъ сѣмя въ торговлѣ никогда не считается. Цѣны на овесъ во Ржевѣ, въ пятилѣтіе съ 1863—68 годъ, съ сентября по мартъ каждаго года, когда происходитъ покупка для порта, состояли слѣдующія:

Овесъ за четверть въ 6 пудъ.

1863—64	годъ	отъ	1	р.	50	к.	до	2	р.	25	к.
1864—65	„	„	2	„	15	„	„	2	„	60	„
1865—66	„	„	2	„	20	„	„	3	„	20	„
1866—67	„	„	2	„	15	„	„	3	„	10	„
1867—68	„	„	2	„	75	„	„	4	„	—	„

*) Прасолки часто въ полномъ смыслѣ слова служатъ портовымъ: стоятъ въ ихъ палатахъ у притолки, говорятъ съ почтевіемъ, подадутъ и чайникъ, если понадобится. Если портовый—голова, нетолько прасолки, но и прасола не говорятъ противъ него въ городской думѣ.

Отстраняя послѣдній годъ, какъ не нормальный, вслѣдствіе сильнаго неурожая вообще на хлѣбъ, мы имѣемъ дѣло съ четырехлѣтіемъ, которое обнимаетъ почти первые годы послѣ крестьянской реформы и въ теченіе котораго, при обыкновенныхъ условіяхъ урожайности, цѣна возвысилась на 40% (1 р. 85 к. въ 63—64 году и 2 р. 60 к. въ 66—67 году); возвышеніе это, слѣдовавшее почти непрерывно, надо приписать, съ одной стороны— уменьшенію хлѣбнаго производства въ краѣ, какъ и вообще въ нечерноземной полосѣ, послѣ крестьянской реформы, а съ другой—усиленію требованій на хлѣбъ въ портахъ для заграничнаго отпуска, что подтвердится еще болѣе при обзорѣ количества отпуска отъ пристаней, а также цѣнъ на рожь, которыя мы разсмотримъ въ слѣдующей главѣ.

Цѣны на льняное сѣмя въ четырехлѣтіе съ 1863—67 годъ, въ томъ же Ржевѣ и за тѣже періоды каждаго года, были слѣдующія:

Сѣмя льняное, за мѣру чистаго.

1863—64	отъ	1 р.	5 к.	до	1 р.	45 к.
1864—65	„	1 „	30 „	„	1 „	65 „
1865—66	„	1 „	20 „	„	1 „	60 „
1866—67	„	1 „	40 „	„	1 „	55 „

Цѣны эти показываютъ также возвышеніе, но всего лишь въ 9% (1 р. 25 к. въ 1863—64 году и 1 р. 47 к. въ 1866—67 году) и съ перерывомъ; сообразно съ незначительностью общаго возвышенія, колебанія цѣны изъ году въ годъ мелки, въ противоположность цѣнамъ на ленъ, которыя приведены нѣсколько далѣе. Возвышеніе цѣны на сѣмя, при увеличеніи посѣвовъ льна, объясняется усиленіемъ вывоза его за границу.

Среднее количество отпуска овса отъ всѣхъ пристаней верховьевъ Волги (Старицкая, Зубцовскія, Гжатскія, Ржевскія и Осташковская) съ 1862—69 годъ, составляло 830,000 пудовъ; при крѣпостномъ правѣ отпускъ былъ значительнѣе, примѣромъ чему могутъ служить цифры нормальныхъ для торговли того времени 1859 — 61 годовъ *), когда среднее количество нагрузки овса доходило до 1.161,000 пудовъ. Уменьшеніе отпуска теперь, въ размѣрѣ 28%, обусловливается упадкомъ мѣстной производительности, такъ что край не могъ воспользоваться увеличеніемъ требованія на овесъ изъ Петербурга, гдѣ въ этотъ промежутокъ времени отпускъ овса за границу увеличился на 57% (2.450,000 пудовъ въ 1859—61 годахъ и 3.850,000 пудовъ въ 1862—69 годахъ). Правда, прежде на пристаняхъ была заготовка фуража, для войскъ въ столицѣ, но прекращеніе ея зависѣло отъ вздорожанія

*) Закупки для отпуска 1861 года происходили еще при крѣпостномъ хозяйствѣ.

цѣны и слѣдовательно отъ того же упадка производительности. Надо замѣтить еще, что, кромѣ фуража, на пристаняхъ производилась годами заготовка провіанта: ржи въ зернѣ и мукѣ и гречневыхъ крупъ, частію изъ мѣстныхъ средствъ, частію же изъ продуктовъ центральныхъ губерній; дѣломъ этимъ сначала орудовала одна изъ Гжатскихъ фирмъ, а затѣмъ Зубцовскіе и Ржевскіе торговцы. Отпускъ ржаной муки бывалъ около 300,000 пудовъ, крупъ до 100,000, среднюю цифру ржи опредѣлить трудно, такъ какъ рожь отпускалась рѣдко; можно только упомянуть, что въ 1862-мъ, послѣднемъ году поставки ржанаго хлѣба, ее было погружено 325,000 пудовъ. Теперь не только нѣтъ помину о поставкѣ для Петербургскаго военнаго округа, но Ржевскіе хлѣбные магазины военнаго вѣдомства наполняются исключительно привознымъ хлѣбомъ; фактъ этотъ рѣзко характеризуетъ уменьшеніе количества хлѣба, поступающаго на продажу въ краѣ. Отпускъ льнянаго сѣмени представляетъ совершенно противоположное явленіе: въ 1859—1861 годахъ сѣмени грузилось, среднимъ числомъ, 370,000 пудовъ, въ 1862—69 годахъ 761,000 или болѣе, чѣмъ вдвое (106%). Уменьшеніе хлѣбной производительности возмѣщается такимъ образомъ развитіемъ льноводства, и пристани верховьевъ Волги, изъ овсяныхъ перешли въ овсяныя и сѣмянныя.

Что касается до отпуска отъ каждой изъ главныхъ группъ пристаней, то объ немъ можно судить по слѣдующимъ цифрамъ въ сложности, за трехлѣтіе 1866—68 годовъ, когда было погружено овса и сѣмени

на Гжатскихъ пристаняхъ . . .	2.692,000	пудовъ
„ Ржевскихъ „ . . .	2.275,000	„
„ Зубцовскихъ „ . . .	981,000	„

На первомъ мѣстѣ стоитъ Гжатскъ, или Гжатскъ-Сычевка, затѣмъ, Ржевъ и наконецъ Зубцовъ, отпускающій почти втрое меньше Гжатска и Сычевки. Ржевъ уступилъ первое мѣсто Гжатску и Сычевкѣ, потому что главные обороты его заключаются въ пеньковой и льняной торговлѣ, въ которой послѣдніе два города, а также Зубцовъ, служатъ для него прасолами. Вообще торговый характеръ Зубцова, Гжатска и Ржева совершенно иной. Зубцовъ городокъ тихій, ничѣмъ особенно не выдающійся, одинъ изъ плохихъ въ Тверской губерніи; жалкія его строенія широко раскинуты по обѣимъ берегамъ Вазузы, и пустотой вѣетъ отъ Зубцовскихъ улицъ, оживавшихъ прежде только зимой, когда приходили обозы изъ Сухиничъ *).

*) Не даромъ про Зубчанъ сложилась такая поговорка: «Зубчане-тараканники, таракана на Вазузу водили»; дѣйствительно, тараканы громадныхъ размѣровъ составляютъ единственную достопримѣчательность Зубцова.

Портовыхъ здѣсь всего три дома, изъ коихъ крупный одинъ; прасола же Зубцовскіе совершенно сходны съ сельскими. Гжатскъ или, по мѣстному говору, Аржатскъ (рѣка Аржать) совсѣмъ въ иномъ родѣ, оживленный и хорошо обстроенный. „Аржатскъ городокъ—Москвы уголокъ“, такъ гласитъ пословица; „нашему городу надо бы быть Московской губерніи, а не къ Польшѣ присоединяться“, говорила намъ одна Аржатская крестьянка *). Вліяніе Москвы, знакомство съ фабричнымъ бытомъ (изъ уѣзда много уходитъ народу на подмосковныя фабрики), видны здѣсь, между прочимъ, на обиліи трактировъ съ органами, гдѣ зачастую бываетъ разгулъ. Горожане и крестьяне—народъ бойкій; Можайскіе мужики гораздо проще здѣшнихъ, говорили Аржатскіе торговцы, хоть и ближе къ Москвѣ. Горожане, или, по мѣстному выраженію, городовые, всѣ торгаши (ремеслами не занимаются) и стараются перехватить товары у мужиковъ подъ городомъ, въ особо устроенныхъ для того кабакахъ или постоялыхъ дворахъ, съ амбарами для ссыпки хлѣба; несмотря, однако, на всю ихъ бойкость, городовые, по замѣчанію помѣщиковъ, суть батраки двухъ мѣстныхъ портовыхъ фирмъ **). Въ Ржевѣ портовыхъ до 40 фирмъ и большинство средней руки; главное же, чѣмъ отличается Ржевъ, это разнообразіемъ своихъ оборотовъ и обширностью общей ихъ суммы, что выяснится ближе изъ обзора здѣшней торговли пенькой и льномъ, къ которой теперь и переходимъ.

Ленъ Ржевскіе торговцы покупаютъ въ предѣлахъ всей округи пристаней, частію прямо отъ производителей, а главнымъ образомъ чрезъ торговцевъ другихъ городовъ. Ленъ поступаетъ во Ржевъ въ сырцѣ, треплется здѣсь и сортируется для Петербургской биржи; трепкой его занято до 2,000 рабочихъ изъ окрестныхъ деревень. Среднее количество отпуска льна и кудели или счесокъ со льна, можно положить въ 300,000 пудовъ; изъ этого числа водой, до Твери, идетъ менѣе половины (среднее количество нагрузки льна, вообще въ 60-хъ годахъ, 97,000 пудовъ), остальное перевозится зимой къ той же Твери или въ послѣднее время, съ открытіемъ Новоторжской желѣзной дороги, къ Торжку. Отпускъ льна, начатый только въ половинѣ 50-хъ годовъ, купцомъ Поганкинымъ, который служилъ прежде при-

---

*) Въ говорѣ великоруссовъ, Смоленская губернія, или правильнѣе бѣлорусская ея часть, причисляется къ Польшѣ, подъ именемъ которой народъ, по старинѣ, разумѣетъ, кромѣ Царства, Бѣлорусскія и Литовскія губерніи; названія Бѣлоруссіи ни крестьяне, ни торговцы не знаютъ, оно употребляется только въ образованныхъ классахъ. Граница Польши на сѣверо-востокъ, по этнографическому представленію великоруссовъ, соотвѣтствуетъ бывшей польской границѣ XVII столѣтія и проходитъ по той мѣстности Вяземскаго уѣзда, гдѣ деревня Зарубежье; отсюда на юго-западъ, дѣйствительно, расположены поселенія Бѣлоруссовъ.

**) Изъ остальныхъ 3 фирмъ, отправляющихъ овесъ и сѣмя отъ Гжатскихъ пристаней —одна Сычевская, одна Верейская, и одна Петербургская.

 41

кащикомъ въ извѣстномъ по льняной торговлѣ посадѣ Сольцы, отпускъ этотъ болѣе и болѣе увеличивается, подтвержденіемъ чему могутъ служить отчасти погодныя цифры его нагрузки въ нашей таблицѣ (Приложенія, табл. II).

Пенька, покупаемая точно также премущественно у торговцевъ другихъ городовъ, собирается Ржевомъ въ количествѣ до 800,000 пудъ *); почти весь этотъ товаръ, также какъ и большая часть льна, свозится сюда гужемъ. Двѣ трети пеньки принадлежатъ срединной части Смоленской губерніи, и главнымъ центромъ Ржевскихъ закупокъ служитъ Дорогобужъ; развитію сношеній съ этою мѣстностью содѣйствуетъ то, что Ржевъ снабжаетъ ее солью, которая доходитъ почти до самаго Смоленска. Такимъ образомъ подводы, слѣдующіе въ одинъ конецъ съ солью, ворочаются обратно съ пенькой. При условіи получить товаръ въ обратную сторону, цѣна провоза уменьшается почти на половину; такъ между Дорогобужемъ и Ржевомъ (150 верстъ), за одинъ конецъ платятъ зимой 11 копѣекъ съ пуда, за оба же конца вмѣстѣ 14 копѣекъ. Путь отъ Дорогобужа пересѣкаетъ тракты изъ Вязьмы и Сычевки въ Бѣлой и затѣмъ выходитъ на почтовую дорогу изъ Сычевокъ во Ржевъ у села Никитья, Сычевскаго уѣзда. Кромѣ пеньки изъ сосѣднихъ губерній, во Ржевъ поступаетъ годами пенька изъ Спасскаго уѣзда Тамбовской губерніи, извѣстная подъ именемъ Сасовской, по главному ея рынку, селу Сасову, Елатомскаго уѣзда; количество привоза этой пеньки отъ 30 до 40 тысячъ пудовъ. Закупки въ столь отдаленной мѣстности, начавшіяся въ половинѣ 50-хъ годовъ, объясняются низкими цѣнами въ этомъ отпрыскѣ пеньководства, благодаря его отдаленности отъ главныхъ рынковъ пеньки; первый пріѣздъ Ржевскихъ покупателей до нельзя поразилъ и обрадовалъ Сасовцевъ. Въ послѣдніе годы, впрочемъ, Сасовскіе торговцы стали сами возить пеньку во Ржевъ, зимой, платя за доставку отъ 33 до 35 копѣекъ съ пуда; лѣтомъ же они высылаютъ ее Окой, въ Нижній, гдѣ бываютъ многіе изъ Ржевичей, и откуда пенька идетъ по Волгѣ. Вообще, подвозъ пеньки во Ржевъ также какъ и льна, происходитъ круглый годъ; большая часть товара свозится, однако, зимой, потому что доставка лѣтомъ вполтора и даже втрое дороже зимней, смотря по періоду полевыхъ работъ. Пенька покупается сырцемъ и частію трепанная; сырецъ треплется и поступаетъ на пряжу вмѣстѣ съ пенькой трепанной въ другихъ городахъ; чи-

*) Съ внутреннимъ характеромъ пеньковой торговли читатели ознакомятся изъ 5-й главы, посвященной обзору этой торговли въ центральной Россіи; мѣстныхъ же отличій въ Ржевскомъ округѣ мало. Внутренняя сторона льняной торговли будетъ разсмотрѣна въ слѣдующемъ выпускѣ отчета, такъ какъ большая часть изслѣдованной нами области льноводства принадлежитъ къ Рижскому району.

стой пеньки (волокна) отпускается изъ Ржева всего 20—30,000 пудовъ. Производство пряжи есть главный промыселъ въ Ржевѣ; имъ заняты всѣ, начиная съ крупныхъ капиталистовъ и кончая мѣщанскими малолѣтками. Прядильни принадлежатъ торговцамъ—главнымъ скупщикамъ пеньки, которые и отпускаютъ пряжу къ Петербургу. Пряжи выдѣлывается до 550,000 пудовъ, снастей и веревокъ отъ 20 до 30,000 пудовъ; причисляя къ этимъ цифрамъ отъ 20 до 30,000 чистой пеньки, получаемъ, что 800,000 пудовъ сбора пеньки обращаются въ 600,000 пудовъ отпуска, или при обработкѣ теряется $^1/_4$ товара. Надо еще замѣтить, что пакля, получаемая при трепкѣ, идетъ на второй сортъ пряжи. Число рабочихъ при трепкѣ и пряжѣ опредѣляютъ въ 4,000 человѣкъ; прядильщики почти исключительно мѣщане, трепкой же заняты главнымъ образомъ окрестные крестьяне, въ числѣ 1,500. Трепка происходитъ въ надворныхъ сараяхъ, пряжа па открытомъ воздухѣ, во дворахъ и улицахъ *). За трепку пеньки и льна платятъ съ пуда отрепаннаго отъ 18 до 30 копѣекъ, за пряжу — поденно, отъ 40 до 75 копѣекъ. Такъ какъ количество товара, которое можетъ отдѣлать трепачъ въ сутки, крайне разнообразно (зимой $2^1/_2$ пуда, лѣтомъ 4), то размѣры колебанія поденнаго заработка за трепку еще крупнѣе, чѣмъ въ пряжѣ. Въ обоихъ производствахъ плата зависитъ отъ обилія товара на рынкѣ, числа рабочихъ рукъ и времени года; зимой она дороже, тѣмъ болѣе, что работа тогда труднѣе. Какъ трепачи, такъ и прядильщики работаютъ на своихъ харчахъ. Устройство прядильныхъ заведеній болѣе чѣмъ просто: въ глубинѣ двора, близъ сарая для трепки, навѣсъ, подъ которымъ колеса для навертки нитей; по двору и далѣе по улицѣ—столбы съ перекладинами, куда вбиты крюки, чрезъ которые ведутъ нити прядильщики, ходящіе спиной. Колеса ворочаютъ женщины (единственная работа ихъ въ прядильняхъ), получающія въ половину или менѣе противъ прядильщиковъ; кромѣ того при пряжѣ есть мелкія побочныя работы, выполняемыя мальчиками, между которыми встрѣчаются даже имѣющіе 10—12 лѣтъ. Впрочемъ, по словамъ хозяевъ заведеній, работы эти по силамъ дѣтямъ, которыя получаютъ при этомъ по 15 копѣекъ въ сутки. Такимъ образомъ Ржевичи участвуютъ въ пряжѣ цѣлыми семьями, добывая чрезъ это порядочныя деньги и не отрываясь отъ домашней жизни. Физической силы пряжа не требуетъ и вообще не истощаетъ, какъ фабричныя работы, тѣмъ болѣе, что происходитъ на открытомъ воздухѣ, но причиняетъ, вслѣдствіе ходьбы спиной, растяженіе жилъ, замѣченное неоднократно врачами

---

*) Администрація пыталась было прекратить пряжу на улицахъ, но безуспѣшно; впрочемъ, проѣзду днемъ пряжа почти не мѣшаетъ.

при пріемѣ во Ржевѣ рекрутъ. Пряжа требуетъ большой ловкости и надо нѣсколько лѣтъ, чтобы выучиться быть хорошимъ прядильщикомъ; Ржевичи славятся этимъ искусствомъ, и на извѣстной, напримѣръ, пенькопрядильной фабрикѣ Журавлева въ Рыбинскѣ мастера изо Ржева; лѣтомъ многіе изъ Ржевскихъ прядильщиковъ уходятъ па прядильные заводы въ Кронштадтъ и Петербургъ. Пряжа идетъ безъ отдыха около 7 часовъ; при температурѣ ниже 15°, при сильномъ вѣтрѣ или сильной жарѣ работа не производится. Выдѣлка пряжи въ послѣдніе годы возрастаетъ, но по немногу; она увеличилась сильно въ концѣ 40-хъ годовъ, когда въ Англіи была отмѣнена пошлина съ привозной пряжи. Изъ всего количества Ржевской пряжи отпускается водой около 1/3 (180—190,000 пудовъ), большая же часть идетъ къ желѣзной дорогѣ. Пряжа поступаетъ въ Петербургъ на канатные заводы и для вывоза за границу; заводы берутъ до 300,000 пудовъ, причемъ главный покупщикъ Готъ. Производствомъ пряжи занимаются въ Ржевѣ болѣе 100 лѣтъ.

Кромѣ оборотовъ съ пенькой для пряжи, немногіе крупные капиталисты торгуютъ пенькой изъ центральной Россіи къ Петербургу. До времени устройства желѣзныхъ дорогъ за Москвой, торговлю эту можно было назвать транзитной, такъ какъ весь товаръ или часть (съ открытіемъ Николаевской дороги) грузились на Ржевскихъ пристаняхъ; теперь дѣйствуютъ одни Ржевскіе капиталы. Участіе ихъ въ пеньковой торговлѣ центральной Россіи въ 40 и 50-хъ годахъ было громадное, подтвержденіемъ ему служитъ то, что въ послѣднее время, когда эта торговля упала, Ржевскіе капиталисты отпускаютъ изъ центра до 300,000 пудовъ. Особенно выдавался домъ братьевъ Немиловыхъ—титанъ своего дѣла. Упадокъ транзитной торговли приписываютъ раздѣламъ купеческихъ фирмъ; упадокъ этотъ далъ поводъ нѣкоторымъ лицамъ говорить о паденіи вообще торговой дѣятельности Ржева, что ошибочно, такъ какъ разсматриваемая торговля не касалась самаго города, обороты же массы горожанъ, какъ было указано, увеличиваются и съ ожидаемымъ открытіемъ желѣзной дороги отъ Ржева (2-й участокъ Новоторжской дороги) безъ сомнѣнія возрастутъ еще болѣе. Правда, теперь нѣтъ громадныхъ капиталовъ, за то гораздо больше дѣятелей средней руки, больше конкуренціи въ дѣлахъ, чему сильно способствовала Николаевская дорога.

Чтобы дать понятіе о цѣнахъ на пеньку и ленъ во Ржевѣ приводимъ свѣдѣнія по этому предмету съ 1863 — 67 годъ, при чемъ годы считаны съ Октября. Цѣны на ленъ относятся къ третьему его сорту, который составляетъ въ родѣ средняго, по добротѣ и стоимости; сортовъ льна во Ржевѣ очень много, и разница въ цѣнѣ ихъ огромная; случается, что сырецъ низ-

шей доброты втрое дешевле высшаго сорта. Что же касается сортовъ пеньки, которыхъ также достаточно, то для означенія цѣнъ приняты здѣсь два сорта: средній или горстевка обыкновенная и высшій, называемый горстевкой Дорогобужской.

Ленъ трепанный за берковецъ.

Третій сортъ.

1863—64 годъ		отъ 31 р.	до 39 р.
1864—65 „		„ 32 „	„ 36 „
1865—66 „		„ 40 „	„ 47 „
1866—67 „	(по іюнь)	„ 35 „	„ 43 „

Пенька трепанная за берковецъ.

	Горстевка обыкновенная.		Горстевка Дорогобужская.	
1863—64 г.	отъ 22 р. 50 к.	до 25 р.	отъ 29 р. — к.	32 р. — к.
1864—65 „	„ 22 „ — „	„ 23 „	„ 27 „ 50 „	29 „ — „
1865—66 „	„ 25 „ — „	„ 33 „	„ 32 „ — „	40 „ — „
1866—67 „	„ 24 „ — „	„ 28 „	„ 30 „ — „	33 „ 50 „

Цѣны обоихъ продуктовъ за весь періодъ указываютъ на сродное теперь большинству товаровъ возвышеніе, которое для льна составляетъ 11,4 %, а для пеньки, судя по среднему сорту, 9,5 %; изъ году же въ годъ цѣны то возвышаются, то падаютъ, при чемъ годы этихъ колебаній совпадаютъ въ обоихъ продуктахъ. Пенька во Ржевѣ вообще дороже, чѣмъ въ центральной Россіи, благодаря тому, что большая часть ея сѣчка, которая удобнѣе для пряжи; кромѣ того для пряжи пенька треплется вообще гораздо лучше. Лучшая изъ сѣчекъ во Ржевѣ—Дорогобужская, можетъ соперничать по добротѣ, не смотря на низкій ростъ, съ высшимъ сортомъ пеньки сѣчки, отправляемой къ Ригѣ, изъ придесненскихъ мѣстъ Орловской губерніи. Цѣна на пряжу дороже пеньки (того же сорта) 5 рублями за берковецъ.

Помимо отпуска, который, какъ надо припомнить, слѣдуетъ къ двумъ портамъ, во Ржевѣ имѣетъ крупное значеніе ввозная торговля; главными предметами ея служатъ: хлѣбъ, соль, кулье и мочала. Не входя въ подробности оборотовъ Ржева по хлѣбной торговлѣ для продовольствія, что будетъ указано въ слѣдующей главѣ, замѣтимъ, что въ половинѣ 60-хъ годовъ (до неурожаевъ 1867—68 годовъ) привозъ во Ржевъ хлѣба ржанаго, приварочнаго и пшеничнаго составлялъ отъ 400 до 500,000 пудовъ. Этими же цифрами можно опредѣлить ввозъ соли, которая поступаетъ изъ Нижняго и Старой Руссы и расходится изо Ржева, какъ уже было указано,

въ южномъ направленіи. Кулье, для употребленія на окрестныхъ пристаняхъ, получается изъ Нижняго, въ количествѣ 100,000 штукъ; изъ мочалъ, слѣдующихъ оттуда же, въ количествѣ 70,000 пудъ, выдѣлываются рогожи, которыя расходуются также на пристаняхъ.

Цифры вывоза и привоза ясно указываютъ, что Ржевъ въ полномъ смыслѣ слова промышленный городъ, городъ — какихъ мало въ сѣверной и западной полосахъ Россіи; въ краѣ между верховьями Волги и Оки — это наиболѣе крупный центръ мѣстной торговли. Ржевъ людный городъ (до 20,000 жителей), красиво построенный на высокихъ берегахъ Волги. Искони обширные и разнообразные обороты развили духъ предпріимчивости и энергіи въ обывателяхъ; Ржевичи постоятъ за себя,—вотъ одно изъ первыхъ впечатлѣній путника, всматривающагося въ здѣшній бытъ, впечатлѣніе, подтверждаемое разсказами о прежнихъ временахъ. Недаромъ въ самомъ дѣлѣ горожане зовутъ себя здѣсь гражданами — названіе, котораго мало въ ходу по русскимъ городамъ, не даромъ мѣстныхъ крупныхъ капиталистовъ даже губернскій чиновный міръ величаетъ лордами города Ржева. И надо сказать: этотъ духъ предпріимчивости и энергіи сохранился также въ потомствѣ древнихъ выселенцевъ Ржева, которые ушли съ родины, вслѣдствіе гоненій на расколъ, въ отдаленное Присожье, въ Гомель и Вѣтку и занялись тамъ почти тѣми же отраслями торговли. Въ бытность въ Гомелѣ и Вѣткѣ, мы были поражены сходствомъ здѣшнихъ русскихъ торговцевъ со Ржевскими. Ржевъ почти сплошь раскольничій городъ, принадлежащій къ различнымъ сектамъ безпоповщины; правда здѣсь много единовѣрцевъ, но, судя по общему голосу, большинство ихъ единовѣрцы оффиціальные. Расколъ, какъ исповѣданіе выработанное самой общиной вѣрующихъ, содѣйствовалъ самостоятельности, порождая въ тоже время много безобразій въ нравственномъ отношеніи. Гоненіе укрѣпляло расколъ, доказательствомъ чего служитъ настоящее положеніе дѣлъ, когда при нѣкоторой терпимости къ расколу, онъ хотя увеличивается въ Ржевѣ, но теряетъ въ силѣ, развѣтвляясь на множество толковъ, враждующихъ другъ съ другомъ; къ тому же вліяніе образованія или духъ времени, какъ выражаются въ провинціи, побуждаетъ молодыхъ людей изъ болѣе крупныхъ торговцевъ оставлять многіе изъ раскольничьихъ порядковъ, и если эти лица не наклонны перейти въ православіе, то только потому, чтобъ не мѣнять религіи, въ которой выросли отцы и дѣды. Вліяніе образованности сглаживаетъ вообще черты старинной русской жизни во Ржевѣ, для изученія коей онъ еще недавно представлялъ богатый матеріалъ.

Строющаяся Ржево-Новоторжская желѣзная дорога (весь путь Ржевъ-Торжокъ-Осташковская станція Николаевской дороги) безъ сомнѣнія уронитъ

значеніе какъ Ржевскихъ, такъ и другихъ пристаней верховьевъ Волги, ибо притянетъ къ себѣ большинство ихъ грузовъ, въ особенности при низкомъ тарифѣ на сѣмя и овесъ; ленъ и пряжа, во всякомъ случаѣ, цѣликомъ перейдутъ на рельсы. Направленіе дороги расчитано на то, чтобъ прорѣзать окраины районовъ Старицы, Зубцова и Ржева; отъ Торжка дорога слѣдуетъ на югъ къ Старицѣ, и не доходя 7 верстъ до послѣдней, поворачиваетъ ко Ржеву, въ юго-западномъ направленіи; Зубцовскія пристани будутъ отстоять отъ нея верстахъ въ 10—15, Гжатскія на 45—50 верстъ. Длина линіи 96 верстъ, весь же путь отъ Ржева до Осташковской станціи составитъ 128 съ чѣмъ-то верстъ. Съ открытіемъ Ржевскаго участка, компанія вѣроятно будетъ хлопотать о продолженіи линіи до Вязьмы (105 — 110 верстъ), которая стоитъ на пересѣченіи Московско-Смоленской съ пролагаемой Вяземско-Ряжской дорогой; путь отъ Ржева до Вязьмы, о которомъ думали Ржевичи, еще при началѣ устройства Смоленской дороги, прорѣзывая вглубь округу пристаней, приблизитъ Ржевъ къ главному для него роднику пеньки, срединной части Смоленской губерніи; при томъ проектируемая линія будетъ получать транзитные грузы къ Петербургу, изъ юго-восточной полосы Россіи, въ обходъ Москвы, гдѣ, послѣ открытія Рязанско-Сызранской дороги, должно произойти излишнее накопленіе товаровъ. Вяземско-Ржево-Новоторжская линія удвоитъ вообще вліяніе на округу Ржево-Новоторжскаго пути. Что же касается до Московско-Смоленской дороги, открытой въ концѣ 1870 года, то значеніе ея для отпуска пристаней слабо, такъ какъ отправлять по ней овесъ и сѣмя къ Петербургу, для мѣстностей верховьевъ Волги, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ слишкомъ дорого (отъ Гжатска въ Петербургъ овесъ 26 копѣекъ съ пуда, сѣмя 27); еще болѣе нѣтъ расчету отправлять пряжу и ленъ изо Ржева этимъ путемъ. Сильное вліяніе Смоленская дорога имѣла на торговлю для продовольствія округи, куда она прекратила гужевой подвозъ хлѣба, о чемъ сказано будетъ въ слѣдующей главѣ.

ГЛАВА IV.

Хлѣбная торговля для продовольствія района.

Представляя общую характеристику района, мы сказали, что въ хлѣбной торговлѣ для его продовольствія, въ началѣ 60-хъ годовъ, произошли значительныя перемѣны, почему мы начнемъ обозрѣніе этой торговли со стараго порядка и прослѣдимъ за тѣмъ перемѣны въ ней происшедшія до настоящаго времени. Главный притокъ хлѣба въ край былъ со стороны центральной Россіи, причемъ хлѣбъ шелъ на потребленіе, не только разсматриваемой мѣстности, но и былъ передаваемъ отсюда далѣе, на сѣверо-западъ; такой порядокъ дѣлъ побуждаетъ коснуться также нѣкоторыхъ пунктовъ Западно-Двинскаго района. Хлѣбъ шелъ изъ центра гужомъ, а также Окой до Калуги; затѣмъ, разъ въ нѣсколько лѣтъ, взводились двѣ-три барки по Угрѣ, отъ Калуги въ Юхновъ. Гужевое и водяное движеніе можно разсматривать вмѣстѣ, потому что они направлялись изъ одного источника и зависѣли отъ однородныхъ условій; при томъ водяной привозъ, касаясь только одного угла района, составлялъ небольшую долю гужеваго.

Кормильцемъ страны служили черноземные уѣзды Тульской и Орловской губерніи, почти вся Курская губернія и прилегающія къ Тульской и Курской полосы Рязанской, Тамбовской и Воронежской губерній. Весь этотъ край, который принято называть центральнымъ черноземомъ и который для наглядности движенія хлѣба нанесенъ тоже на приложенную къ выпуску карту, край этотъ можно очертить слѣдующими линіями: отъ Одоева къ Епифани, отъ Епифани, чрезъ Лебедянь, къ Дону у устья Битюка, откуда чрезъ Бѣлгородъ и Суджу, къ Сѣвску и отъ Сѣвска къ Одоеву. Обнимая всю область транзитнаго сала и почти всю область транзитной пеньки, районъ этотъ нѣсколько извѣстенъ уже изо второй главы. Въ частности площадь чернозема вытянута на юго-востокъ, и въ томъ же направленіи расположены были районы крупныхъ ея рынковъ, что зависѣло оттого, что по мѣрѣ удаленія на юго-востокъ почва становится

болѣе и болѣе производительной. Вся указанная мѣстность отправляла еще хлѣбъ въ Бѣлоруссію, а также (за небольшими исключеніями) въ Москву и въ мѣстности непроизводительной полосы, лежащей на пути къ этой столицѣ. Такимъ образомъ изъ центральнаго чернозема хлѣбъ шелъ по тремъ направленіямъ: на сѣверо-сѣверозападъ, на сѣверо-западъ и сѣверъ. Прежде чѣмъ указать, однако, пути хлѣба въ разсматриваемый край, необходимо упомянуть о родахъ ввозимаго хлѣба, такъ какъ нѣкоторые сорты его шли только изъ извѣстныхъ пунктовъ; кромѣ того сортами хлѣба обусловливался внутренній порядокъ движенія.

Въ районъ между верховьями Волги и Оки поступали: рожь, по большей части въ зернѣ и лишь крайне незначительное количество мукой, гречневая крупа, пшено и крупчатка, овесъ—очень рѣдко, въ случаѣ сильныхъ неурожаевъ. Незначительный ввозъ ржаной муки объясняется постояннымъ спросомъ, со стороны крестьянъ на зерно, что зависѣло главнымъ образомъ отъ обмановъ, какіе позволяли и позволяютъ себѣ торговцы при продажѣ мукой; такъ къ ржаной мукѣ подмѣшиваютъ ячную или чтобы спустить дурную муку сыплютъ, на верхъ лучшаго достоинства, что называется забѣлкой. При томъ каждая мѣстность привыкла къ своему способу размола, и наконецъ крестьяне выгадываютъ при покупкѣ зерномъ, отдавая его на помолъ, на сельскихъ мельницахъ, гдѣ плата за это дешевле и взимается по большей части натурой. Рожь и крупа перепродовались на перевалочныхъ пунктахъ, пшено и крупчатка слѣдовали часто безъ перепродажи; крупчатка направлялась притомъ изъ Ельца и Ливенъ, которые издавна были извѣстны въ качествѣ громадныхъ рычаговъ крупчатнаго дѣла; пшено шло изъ болѣе отдаленной полосы чернозема, изъ губерній Курской и Воронежской. Главное движеніе ржи и крупы происходило зимой, лѣтомъ былъ только сплавъ Окой въ Калугу, гужевая же доставка составляла исключеніе; пшено и крупчатка шли круглый годъ: зимой на лошадяхъ, лѣтомъ на волахъ. Пшена привозилось въ особенности много на лѣтнія ярмарки, такъ на Петровскія 29 іюня въ Мещовскѣ и Дорогобужѣ, гдѣ вслѣдъ за его распродажей, продавались и самые волы. Пшено на волахъ проникало далеко и въ сѣверномъ направленіи отъ центральнаго чернозема; покойный изслѣдователь центральнаго района А. С. Тарачковъ приводитъ въ своемъ предварительномъ отчетѣ, что чумаки пробирались съ пшеномъ до Владиміра. Чумаки эти, однако, были по большей части не самовозами, а вощиками купеческаго товара. Указавъ на особенности движенія крупчатки и пшена, обратимся къ главнымъ предметамъ ввоза—ржи и крупѣ, которыя для простоты будемъ называть вмѣстѣ хлѣбомъ, и прослѣдимъ ихъ движеніе по передаточнымъ пунктамъ.

Пункты эти шли въ три ряда: первый составляли Калуга, Бѣлевъ, Су-

хиничи, второй—Ржевъ, Гжатскъ, Вязьма; Спасъ-Деменскій имѣлъ общее съ обоими рядами; наконецъ къ третьему ряду принадлежали всѣ города мѣстности отъ Ржева, Гжатска, Вязьмы, Спаса—до Демьянска, Холма и Великихъ Лукъ. Калуга покупала хлѣбъ во Мценскѣ, Ливнахъ, Орлѣ, Одоевѣ, Сергіевскомъ (село Крапивенскаго уѣзда, на Московско-Харьковскомъ шоссе, теперь станція Московско-Курской дороги) и Ефремовѣ; водяной привозъ былъ ото Мценска и Орла, причемъ главное количество принадлежало Мценскимъ грузамъ. Бѣлевъ бралъ хлѣбъ въ Ливнахъ и Ефремовѣ, Курскѣ и Мценскѣ; Сухиничи — въ Курскѣ, Орлѣ, Ливнахъ и въ Щиграхъ, или по просторѣчію, Шаграхъ. Главными рынками для каждаго изъ трехъ пунктовъ перваго ряда служили города, которые указаны на первомъ и второмъ мѣстѣ. Надо замѣтить при этомъ, что рынки черноземной полосы, лежавшіе ближе къ потребительному району, сами покупали часть хлѣба въ рынкахъ, болѣе удаленныхъ въ глубь черноземной площади; такъ Одоевъ, кромѣ своего района, бралъ въ Сергіевскомъ, Сергіевское въ Ефремовѣ и т. д. При подобномъ порядкѣ, на каждомъ пути хлѣбъ двигался съ цѣлой стороны черноземной площади. Спасъ-Деменскій покупалъ въ Орлѣ и въ тоже время бралъ въ Бѣлевѣ и Сухиничахъ. Ржевъ, Гжатскъ, Вязьма брали въ Калугѣ и Бѣлевѣ, Гжатскъ также въ Сухиничахъ, а Ржевъ получалъ еще хлѣбъ по Волгѣ, отъ Рыбинска. Осташковъ и Демьянскъ покупали во Ржевѣ; Бѣлый, Торопецъ, Холмъ — во Гжатскѣ, Вязьмѣ и Спасѣ; послѣдній снабжалъ также мѣстность между Дорогобужемъ и Великими Луками *). Мѣстности, лежащія между первымъ и вторымъ рядомъ передаточныхъ пунктовъ, покупали въ первомъ: Малоярославецъ, Боровскъ, Верея, Можайскъ, Медынь, Юхновъ — въ Калугѣ **); города срединной части Калужской губерніи и тотъ же Юхновъ — въ Бѣлевѣ и Сухиничахъ. Изъ городовъ, по преимуществу крупныхъ, хлѣбъ расходился по сельбищамъ.

Направленіе путей въ подробности извѣстно уже относительно тѣхъ изъ нихъ, которые сливались съ трактами къ пристанямъ; здѣсь слѣдовательно остается оговорить про пути въ Калугу и Бѣлевъ, отъ ихъ главныхъ рынковъ: Мценска, Ливенъ и Ефремова. Изъ Мценска ѣхали въ Калугу, чрезъ Одоевъ, длина пути 140 верстъ; изъ Ливенъ—чрезъ Новосиль, Чернь, Одоевъ, длина пути 250 верстъ. Отъ Ливенъ къ Бѣлеву путь шелъ чрезъ Новосиль, Мценскъ или Новосиль, Чернь; послѣдній трактъ былъ гористый,

---

*) Въ Ельню, Порѣчье и далѣе до Великихъ Лукъ хлѣбъ приходилъ еще изъ Рославля, куда онъ слѣдовалъ чрезъ Карачевъ и Почепъ (мѣстечко Мглинскаго уѣзда), т. е. въ направленіи склонномъ болѣе къ западному, чѣмъ къ сѣверо-западному.

**) Сѣверная полоса Калужской губерніи получила также хлѣбъ изъ Серпухова.

длина пути въ обоихъ направленіяхъ 190 верстъ. Изъ Ефремова въ Бѣлевъ ѣхали чрезъ Чернь, длина пути 150 верстъ.

На приложенной картѣ показана особымъ знакомъ большая часть перечисленныхъ выше путей привоза хлѣба. Пространство, ими занимаемое, имѣетъ въ общихъ чертахъ фигуру четыреугольника, конечными точками коего служатъ: Курскъ, Елецъ, Великія Луки и Демьянскъ. Разсматривая этотъ четыреугольникъ, находимъ: 1) онъ расположенъ въ направленіи съ юго-востока на сѣверо-западъ и опирается на питающій его пятиугольникъ; длина его отъ крайняго юговосточнаго пункта, Курска, до крайней точки на сѣверо-западѣ, Демьянска, составляетъ около 650 верстъ. 2) Главные пункты потребительнаго района закупаютъ хлѣбъ въ двухъ сторонахъ чернозема: въ одной, расположенной къ нимъ ближе, другой болѣе отдаленной; при этомъ, разстоянія отъ большей части пунктовъ, какъ до рынковъ первой категоріи, такъ и второй, почти одинаковы. Такъ, отъ Калуги до ближайшаго ея крупнаго рынка Мценска, 140 верстъ, отъ Сухиничъ до такого-же ихъ рынка Орла, 140 верстъ; точно также, отъ Калуги до дальняго ея рынка Ливенъ, 250 верстъ, отъ Сухиничъ до Курска — 280. На площади между передаточными пунктами перваго и втораго ряда повторяется тоже самое: отъ Гжатска до Калуги 165 верстъ, отъ Вязьмы до Калуги 160; до Бѣлева отъ Гжатска 205 верстъ, отъ Вязьмы 200. Уклоненія отъ нормы на первой площади составляетъ Бѣлевъ; на второй Ржевъ; но уклоненія этихъ двухъ пунктовъ идутъ въ противоположныя стороны, такъ какъ Бѣлевъ лежитъ ближе къ чернозему остальныхъ пунктовъ перваго ряда (въ полосѣ Бѣлевскаго уѣзда, прилегающей къ Чернскому уѣзду, почва составляетъ уже переходъ къ чернозему), Ржевъ же удаленъ на сѣверо-западъ гораздо значительнѣе, чѣмъ сооотвѣтствующіе ему пункты. Такая симметрія разстояній, которая влечетъ за собой симметрію въ цѣнахъ провоза, хотя не въ столь сильной степени, и одинаковые сроки доставки, обусловливается взаимнымъ географическимъ положеніемъ районовъ производительнаго и потребительнаго, и въ частности тѣмъ, что нѣкоторые рынки чернозема, а съ другой стороны, нѣкоторыя изъ мѣстъ потребленія приходятся почти на одной долготѣ. Покупки въ двухъ сторонахъ чернозема объясняются предосторожностью противъ того, чтобы не остаться безъ хлѣба, въ случаѣ недорода въ одной мѣстности; кромѣ того, при такомъ порядкѣ торговли, всегда была возможность купить больше въ той категоріи рынковъ, гдѣ въ данный моментъ соотношеніе между цѣной провоза и цѣной хлѣба было болѣе выгоднымъ. 3) Пути между отдѣльными точками площади движенія, т. е. между мѣстами потребленія и закупки, идутъ въ томъ же направленіи, какъ расположена самая площадь, и какъ, съ другой стороны, направляются до-

роги по питающему ее пятиугольнику, т. е. съ юго-востока на сѣверо-западъ. 4) Движеніе по сѣверной сторонѣ четыреугольника сливается съ путями хлѣба отъ центра на сѣверъ, чрезъ Серпуховъ, а также съ движеніемъ низоваго Волжскаго хлѣба, поступавшаго во Ржевъ; на южной же сторонѣ пути сходятся съ трактами хлѣба изъ центра на западъ, чрезъ Рославль и Почепъ. 5) Вообще движеніе хлѣба совершалось съ большею правильностью, не смотря на кажущуюся пестроту.

Съ указаннымъ движеніемъ хлѣба изъ центральнаго чернозема сливалось движеніе мѣстной ржи, покупаемой отъ помѣщиковъ; подобно тому, соединялись съ путями ржи и крупы — зимніе пути крупчатки и пшена, тѣмъ болѣе что продукты эти останавливались зимой на перевалочныхъ пунктахъ, не только для перевалки, но частію для перепродажи. Лѣтомъ же пшено и крупчатка выбирали тѣ тракты, по которымъ удобнѣе было вести воловъ. Кромѣ крупчатки изъ Ельца и Ливенъ, въ краѣ была въ употребленіи, хотя въ небольшомъ количествѣ, крупчатка мѣстнаго производства, изъ Калуги; пшеница для этой крупчатки поступала въ Калугу, Окой и гужомъ, озимая—отъ Орла и Мценска, яровая—изъ Нижняго Новгорода и изъ губерній Харьковской и Воронежской. Калужская крупчатка расходилась преимущественно по городамъ средняго теченія Двины, куда она проникала чрезъ Бѣлый и Порѣчье, а также въ Смоленскѣ; какія были причины вывоза крупчатки, когда край покупалъ въ огромномъ количествѣ пшеничную муку, выяснить трудно.

Цѣны провоза, подобно путямъ, отчасти извѣстны изъ второй главы; здѣсь остается ихъ дополнить и обобщить вопросъ. Къ сожалѣнію, нельзя было дополнить цѣнъ 40-хъ годовъ, потому ниже приведены только цѣны 60-хъ, когда движеніе стало ослабѣвать; впрочемъ, и эти данныя достаточно характеризуютъ соотношеніе стоимости провоза въ разныхъ сторонахъ площади движенія, потому что цѣна доставки, какъ въ потребительномъ, такъ и въ производительномъ районѣ, возросла съ 40-хъ годовъ равномѣрно. Сообразно двумъ категоріямъ рынковъ, нижеслѣдующія цѣны изложены въ двухъ столбцахъ.

Средняя стоимость доставки съ пуда, при санной дорогѣ.

А) Между рынками чернозема и передаточными пунктами 1-го ряда.

I.			II.		
Отъ Мценска до Калуги	9 коп.	140 вер.	Отъ Ливенъ до Калуги	17 коп.	250 верстъ.
» Ефремова до Бѣлева	11 »	150 »	» Ливенъ » Бѣлева	13 »	190 »
» Орла до Сухиничъ	9 »	140 »	» Курска » Сухиничъ	17 »	280 »

В) Между передаточными пунктами 1-го и 2-го ряда.

I.			II.		
Отъ Калуги до Ржева	19 коп.	270 вер.	Отъ Бѣлева до Ржева	21 коп.	310 верстъ.
» » » Гжатска	14 »	165 »	» » » Гжатска	17 »	205 »
» » » Вязьмы	14 »	160 »	» » » Вязьмы	16 »	200 »
» Сухиничъ до Гжатска	15 »	155 »			

Въ примѣръ цѣнъ провоза между вторымъ и третьимъ рядомъ передаточныхъ пунктовъ можно привести тотъ фактъ, что ото Ржева до Осташкова (115 верстъ), и отъ Вязьмы до Бѣлаго (105 верстъ) платили по 8 копѣекъ.

Изъ приведенныхъ выше свѣдѣній видно, что: 1) провозъ между передаточными пунктами перваго ряда и черноземными рынками стоилъ, отъ ближайшихъ рынковъ, отъ 9 до 11 копѣекъ, отъ дальнѣйшихъ, отъ 13 до 17 копѣекъ; на слѣдующей площади провозъ стоилъ, отъ первой категоріи рынковъ, отъ 14 до 19 копѣекъ, отъ второй, 16—21 копѣйка. Общая же стоимость доставки къ ближайшимъ пунктамъ третьяго ряда обходилась, смотря по тому въ западную или сѣверную сторону шелъ товаръ, отъ 37 до 46 копѣекъ (Ливны—Бѣлевъ—Вязьма—Бѣлой и Ливны—Калуга—Ржевъ—Осташковъ). 2) Въ частности, цѣны провоза между многими пунктами одинаковы, соотвѣтственно почти одинаковому между ними разстоянію; такъ совпадаютъ цѣны отъ Мценска до Калуги и отъ Орла до Сухиничъ, съ другой стороны, одинаковы цѣны между Ливнами и Калугой и отъ Курска до Сухиничъ; подобно тому, на второй площади равны цѣны отъ Калуги до Вязьмы и Гжатска. Уклоненія отъ нормы, также какъ и въ вопросѣ о разстояніяхъ, представляютъ, въ первой площади Бѣлевъ, во второй Ржевъ. 3) Въ параллель съ совпаденіемъ цѣнъ, почти одинаковъ и срокъ доставки: судя по среднему расчету 35 верстъ ѣзды въ сутки, доставка въ первой площади продолжалась, смотря по разстоянію пунктовъ, отъ 4 до 8 сутокъ, во второй, отъ $4^1/_2$ до 9. Для пересѣченія же всей площади четыреугольника, считая также дни перевалки, требовалось около мѣсяца.

Изъ цѣнъ за сплавъ до Калуги достаточно упомянуть о фрахтѣ отъ Мценска: въ началѣ 60-хъ годовъ онъ стоилъ отъ 4 до 5 копѣекъ съ пуда. Барки приплывали изъ Мценска въ Калугу, при нормальныхъ условіяхъ судоходства, на четвертыя сутки.

Хлѣбные продукты слѣдовали изъ черноземной полосы, въ веретьяхъ и мѣшкахъ, съ передаточныхъ же пунктовъ, въ мѣшкахъ и куляхъ. Веретье есть родъ мѣшка изъ посконя, который кладется внутрь телеги и вмѣщаетъ въ себѣ до 25 пудовъ; мѣшки же—осьминные, т. е. въ полчетверти, кули

вмѣстимостью въ четверть. Крупчатка слѣдовала вездѣ въ мѣшкахъ пяти пудоваго вѣса. Въ веретьяхъ ли или мѣшкахъ шли хлѣбные продукты, это зависѣло отъ обычая въ мѣстности отпуска; веретья принадлежали извощикамъ, мѣшки торговцамъ. Для извощиковъ была выгоднѣе доставка въ мѣшкахъ, такъ какъ съ нихъ взыскивали торговцы, если веретья рвались, и хлѣбъ высыпался въ пути; производствомъ веретьевъ занимались по деревнямъ. Окой хлѣбные продукты шли въ куляхъ и мѣшкахъ.

Указать съ точностью количество хлѣбнаго ввоза болѣе чѣмъ трудно, такъ какъ большинство нашихъ торговцевъ не ведетъ торговыхъ книгъ, и сдѣлки огромныхъ размѣровъ остаются безъ записи; полагаться же на показанія по памяти надо было съ большой осторожностью, потому что закупки хлѣба происходили не разъ и не два раза въ годъ, а по мѣрѣ надобности. Встрѣчаются, правда, между торговцами охотники записывать, люди, слѣдящіе при томъ за движеніемъ торговли вообще, но записи ихъ мало могутъ удовлетворить того, кто обращается къ вопросу со статистическими пріемами: записи эти, по большей части, носятъ характеръ случайности, въ нихъ внесены мелкіе факты и опущены крупные, при чемъ встрѣчаются нерѣдко перерывы по времени. Говоря это, мы вовсе не думаемъ отрицать важность свѣдѣній, сообщаемыхъ торговцами, нѣтъ, мы только ставимъ рѣзкую разницу между устными и письменными ихъ показаніями: письмо для простаго русскаго человѣка, если онъ даже начетчикъ, очень трудное дѣло: чтб онъ отлично знаетъ и складно разскажетъ, тоже самое выйдетъ еле понятно, аляповато у него на бумагѣ. При томъ, часть хлѣба принадлежала самовозамъ, учесть движеніе коихъ возможно только на базарахъ; привозъ же прямо въ дома ускользаетъ отъ всякаго контроля. Офиціальныя свѣдѣнія по водяному движенію, которыми мы пользовались въ другихъ случаяхъ, здѣсь помогаютъ мало, такъ какъ касаются одной Калуги. По всѣмъ этимъ причинамъ, ниже приводимыя цифры могли быть только приблизительными. Изъ трехъ главныхъ пунктовъ для ввоза, Калуги, Бѣлева и Сухиничъ, первое мѣсто по количеству принадлежало Калугѣ, что зависѣло отъ возможности постояннаго сюда привоза. Везти въ Бѣлевъ, Окой отъ Мценска не было разсчета, такъ какъ эта доставка обходилась бы не дешевле гужевой, а въ Орлѣ хлѣбъ былъ дороже, чѣмъ во Мценскѣ. Въ 50-хъ годахъ привозъ хлѣбныхъ продуктовъ въ Калугу, Окой, составлялъ среднимъ числомъ, ежегодно, около 1.800,000 пудовъ; въ томъ числѣ пшеницы, которая не шла на другіе передаточные пункты, ввозилось до 400,000 пудовъ, ржи и ржаной муки отъ 1.000,000 до 1.100,000 пудовъ, гречневой крупы 200,000 пудовъ. Гужевой привозъ иногда былъ болѣе, иногда менѣе водянаго, смотря по требованію; въ среднемъ же торговцы считали

его почти равнымъ водяному, а именно: ржи и ржаной муки, по ихъ разсчетамъ, доставлялось зимой до 1.000,000 пудовъ, крупы отъ 200 до 300,000 пудовъ, пшеницы около 200,000 пудовъ. Такимъ образомъ, общее количество привоза въ Калугу, обоими путями, можно принять въ 3.500,000 пудовъ, при чемъ однако цифра эта будетъ скорѣе соотвѣтствовать годамъ усиленнаго привоза, чѣмъ среднимъ. Ввозъ въ Бѣлевъ, для торговли на сѣверо-западъ *), составлялъ не болѣе 1/3 доли Калужскаго, а именно: ржи и ржаной муки ввозилось около 800,000 пудовъ, гречневой крупы отъ 150 до 200,000 пудовъ, крупчатки до 100,000 пудовъ. Сухиничи получали хлѣбныхъ продуктовъ еще менѣе: общую цифру ввоза сюда можно опредѣлить въ 1.000,000 пудовъ; что же касается до Спаса, то судя по свѣдѣніямъ, которыя мы слышали въ другихъ мѣстахъ (въ Спасъ намъ не пришлось заѣхать), пунктъ этотъ получалъ прежде хлѣбныхъ продуктовъ, прямо съ чернозема, до 500,000 пудовъ. Такимъ образомъ цифра ввоза, въ зернѣ. мукѣ и крупѣ, въ Калугу, Бѣлевъ, Сухиничи и Спасъ, для нуждъ продовольствія, составляла около 6.000,000 пудовъ. Цифра эта, впрочемъ, не выражаетъ всего хлѣбнаго ввоза въ край, такъ какъ, кромѣ четырехъ вышеупомянутыхъ пунктовъ, хлѣбные продукты входили еще, хотя незначительными партіями, чрезъ Тарусу, Алексинъ, Жиздру и крупныя села Жиздринскаго уѣзда, какъ напримѣръ, Плохино и Брынь; въ тоже время не могли быть приняты въ разсчетъ покупки на винокуреніе, производимыя самими заводчиками, въ черноземныхъ рынкахъ. По приведеннымъ выше даннымъ нельзя, къ сожалѣнію, судить о колебаніяхъ въ количествѣ привоза, которыя были весьма значительны и зависѣли отъ урожая въ трехъ мѣстностяхъ: центральномъ черноземѣ, разсматриваемомъ краѣ и въ мѣстности, покупавшей здѣсь хлѣбъ. Такъ какъ послѣдняя мѣстность, вслѣдствіе скудной производительности. нерѣдко требовала болѣе хлѣба, чѣмъ южная половина потребительнаго района, то количество хлѣбнаго товара на путяхъ не могло уменьшаться пропорціонально удаленію ихъ отъ чернозема. Что касается до соотношенія въ количествѣ двухъ главныхъ предметовъ ввоза: ржи и крупы, то, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, крупа составляла не менѣе 1/5 доли ржи; въ случаѣ же неурожая на озимь, количество крупы доходило до 1/3 доли ржанаго хлѣба, потому что крестьяне смѣшиваютъ тогда для обихода рожь съ крупой.

Большая часть ввоза была товаромъ купеческимъ; движеніе крестьянъ-самовозовъ имѣло небольшіе размѣры. Не нарушая общаго порядка движенія, самовозы изъ черноземной полосы являлись съ хлѣбомъ только на

*) Хлѣбъ отпускался изъ Бѣлева также въ Москву, Окой и рѣкой Москвой, о чемъ подробнѣе будетъ упомянуто далѣе.

передаточные пункты перваго ряда; съ другой стороны, только изъ мѣстностей, ближайшихъ къ этимъ пунктамъ, ѣздили крестьяне на рынки чернозема покупать хлѣбные продукты для своего обихода; вдобавокъ, поѣздки этихъ крестьянъ ограничивались обыкновенно передовыми изъ сказанныхъ рынковъ, какъ Орелъ, Сергіевское. Крестьяне эти возили туда лѣсъ, а ворочались съ хлѣбомъ; въ центрѣ ихъ звали Полѣхами — отъ Полѣсья, въ южной части Калужской губерніи. Будучи товаромъ купеческимъ, масса хлѣбныхъ продуктовъ была въ тоже время, товаромъ *ряднымъ*, т. е. закупленнымъ впередъ; хлѣба на продажу (на страхъ) отправлялось, какъ изъ центра, такъ съ однихъ передаточныхъ пунктовъ на другіе, лишь небольшое количество. Въ этомъ случаѣ товаръ высылался отправителями, или ихъ прикащикамъ, или на коммисію знакомымъ торговцамъ; въ Калугѣ, напримѣръ, жили прикащики Мценскихъ купцовъ. Самовозы изъ центра привозили не только свой хлѣбъ, но и взятый ими на коммисію отъ другихъ крестьянъ и мелкихъ помѣщиковъ; кромѣ того, самовозы покупали хлѣбъ у односельцевъ и на пути. Вообще, многіе изъ нихъ выдѣлялись изъ массы крестьянства, представляя изъ себя прасолковъ. Самовозы привозили хлѣбные продукты на базары, гдѣ покупщиками были лавочники и крестьяне изъ округи; крупные же торговцы, передававшіе товаръ далѣе, покупали у лицъ, сходныхъ съ ними по капиталу. Эти же торговцы снабжали и мѣстныхъ лавочниковъ, но дѣла съ этими послѣдними шли между прочимъ и не считались выгодными. «За пересыпку (такъ звалась эта перепродажа), больше 5—10 копѣекъ съ четверти не получишь», говорилъ одинъ крупный торговецъ. Всѣ рода хлѣба въ зернѣ и крупѣ продавались на мѣру, ржаная мука отпускалась на четверти девяти пудоваго вѣса, а крупчатка мѣшками; съ возвышеніемъ цѣнъ, въ 60-хъ годахъ, при покупкѣ на мѣру стали требовать и вѣсъ, крупа кромѣ того стала продаваться на пуды. Вѣсъ четверти ржи, безъ куля, былъ обыкновенно отъ 9-ти пудовъ до 9-ти пудовъ 5-ти фунтовъ, вѣсъ четверти обыкновенной гречневой крупы отъ 8 пудовъ до 8 пудовъ 10 фунтовъ. Крупа продавалась также на сорта, слѣдующихъ названій: *ядрица* — высшей доброты, вѣсомъ четверть 8 пудовъ 30 фунтовъ, *продѣльная* — вѣсомъ 7 пудовъ 30 фунтовъ и *велигорка* — 7 пудовъ 10 фунтовъ; въ нѣкоторыхъ рынкахъ продавали только крупу обыкновенную, въ другихъ только сорта *).

Съѣздъ крестьянъ на передаточные пункты за хлѣбомъ бывалъ преимущест-

*) Изъ 3 четвертей гречи, вѣсомъ четверть отъ 7 до 8 пудовъ 10 фунтовъ, получается двѣ четверти обыкновенной крупы. Выходъ на сорта одинъ изъ торговцевъ считалъ, изъ 150 четвертей гречи, слѣдующимъ образомъ: 35 четвертей ядрицы, 40 продѣльной, 20 велигорки и отъ 7 до 10 четвертей манника, вѣсомъ четверть въ 6½ пудъ; манникъ, впрочемъ, обыкновенно не входитъ въ разсчетъ, по низкой его добротѣ.

венно подъ весну; кромѣ базаровъ крестьяне покупали также въ домахъ у купцовъ. Съѣздъ, или, по просторѣчію, подъѣздъ крестьянъ происходилъ большими партіями: „поѣдутъ два—три хозяина, сейчасъ тронется и вся деревня“, говорили на мѣстахъ. Подъѣздъ этотъ часто сильно повышалъ цѣну, такъ какъ большихъ запасовъ на передаточныхъ пунктахъ не держали: „къ чему запасы, передавали торговцы; если недостача, сейчасъ можно списаться (съ торговцами мѣстъ закупки), и привезутъ хлѣба“. Говоря такъ, торговцы разумѣли доставку зимой, когда происходила большая часть дѣлъ; но если недостатокъ обнаруживался весной, краю приходилось быть въ проголодь до новаго хлѣба; свидѣтельствомъ тому служатъ дѣла 1868 года, которыхъ мы были очевидцемъ и которыя приведены ниже. Вообще, край зависѣлъ отъ урожая на центральномъ черноземѣ и отъ состоянія путей зимой: недостатокъ снѣга, обиліе мятелей или оттепелей тотчасъ повышали цѣну. Случаи голода въ полномъ смыслѣ слова бывали, правда, рѣдко, такъ какъ для этого надо было совпаденіе сильныхъ неурожаевъ въ самомъ черноземѣ и во всей западной полосѣ; притомъ у помѣщиковъ, во времена крѣпостнаго права, повсюду бывали запасы хлѣба. Но являясь рѣдко, голодъ давалъ чувствовать себя жестоко: въ памяти народной сохранились и теперь бѣдствія 1833, 1839 и 1840-хъ годовъ, когда цѣна на хлѣбъ возвысилась едва ли не впятеро, и повсюду бродили толпы нищихъ. Мы не сказали ничего о подмогѣ для продовольствія, со стороны Волги, потому что, при старомъ порядкѣ движенія, она была весьма незначительна; самыя цифры по этому предмету будутъ болѣе у мѣста, на ряду съ замѣтками объ увеличеніи привоза отъ Рыбинска, т. е. при перечнѣ перемѣнъ въ торговлѣ, съ 60-хъ годовъ, къ которому теперь и переходимъ.

Главной причиной этихъ перемѣнъ было вздорожаніе хлѣба, къ чему примкнуло устройство желѣзныхъ дорогъ. Вздорожаніе хлѣба, указанное уже отчасти на цѣнахъ на овесъ (стр. 38), началось послѣ Крымской войны и окончательно утвердилось въ половинѣ 60-хъ годовъ, подъ вліяніемъ крестьянской реформы и усиленнаго вывоза за границу. Начиная съ 1864—65 года, откуда идутъ наши свѣдѣнія, цѣны на хлѣбные продукты растутъ почти непрерывно до 1868—69 года; возвышеніе въ 1867—68 году, правда, было не нормальное, вслѣдствіе сильнаго неурожая: въ 1868—69 году цѣна упала, но и по настоящее время, не вернулась къ нормѣ половины 60-хъ годовъ, а наоборотъ, постоянно обнаруживаетъ склонность къ повышенію.

Съ возвышеніемъ цѣнъ, торговцы Вязьмы, Гжатска, Ржева стали обращаться за хлѣбомъ, прямо въ черноземные рынки, уменьшая закупки на пунктахъ перваго ряда, чтобы не платить лишнихъ копѣекъ за перекупку; вмѣстѣ

съ тѣмъ, благодаря отчасти возвышенію цѣны, упала хлѣбная торговля Вязьмы и Спаса на Ригу. Такимъ образомъ, обороты Калуги, Бѣлева и Сухиничъ, особенно двухъ первыхъ, крайне уменьшились, и города эти постепенно переходили въ разрядъ пунктовъ, имѣющихъ только мѣстное значеніе; правда, хлѣбъ, закупаемый въ центрѣ для дальнѣйшихъ мѣстъ на сѣверо-западъ, шелъ по прежнему чрезъ эти пункты, но онъ переваливалъ въ нихъ безъ перепродажи, и, какъ указано будетъ далѣе, въ меньшемъ количествѣ. Крупные дѣятели здѣсь принялись за торговлю въ другихъ районахъ; такъ нѣкоторыя изъ Калужскихъ фирмъ, отъ торговли на Ригу, стали торговать къ Петербургу, дѣлая для того покупки въ Самарѣ, Чистополѣ и впослѣдствіи въ Козловѣ *). „Чтó за торговля, говорилъ одинъ портовой купецъ изъ Калуги, продавать лавочникамъ; занялся было я этимъ съ годъ, да бросилъ. Мелочны и скучны такія дѣла: отдаешь по бездѣлицѣ, и то въ кредитъ, потомъ надо посылать прикащика собирать деньги, съ кого вмѣсто 200 рублей получишь 25. Другое дѣло къ порту: если польза, такъ уже польза, въ такомъ случаѣ и большой убытокъ снесешь спокойно“. Какъ тихи сдѣлались хлѣбныя дѣла въ Калугѣ, видно между прочимъ, изъ того, что здѣшняя паровая мельница, о 4 поставахъ, съ размоломъ по 120 четвертей въ сутки, стоитъ обыкновенно въ бездѣйствіи. „Нѣтъ разсчета пускать ее въ ходъ, говорилъ владѣлецъ, больше 15 четвертей въ сутки не привезутъ“. Почти одновременно съ возвышеніемъ цѣнъ, большая часть пунктовъ втораго ряда стала покупать гречневую крупу въ Курскѣ. Перемѣну эту одинъ изъ Бѣлевскихъ торговцевъ объяснялъ слѣдующимъ образомъ: „крупъ подъ Ливнами и Ефремовымъ нынѣ стало меньше, по крупамъ увеличились посѣвы въ Курской губерніи, и Курскъ главный рынокъ крупы. Какъ-то былъ неурожай на гречу, въ Орловской и Тульской губерніи, и Курская одна всѣхъ прокормила“. Разъ торговцы прорвали линію передаточныхъ пунктовъ, ихъ примѣру послѣдовали и самовозы изъ центра, которые въ концѣ 60-хъ годовъ пробирались съ крупой до самаго Ржева, къ немалой досадѣ нѣкоторыхъ купцовъ, утверждавшихъ, что самовозы эти перебиваютъ торговлю, не имѣя торговыхъ свидѣтельствъ.

Общее количество гужеваго привоза во Ржевъ, однако, сильно уменьшилось; наоборотъ возрасло и сдѣлалось постояннымъ движеніемъ сюда хлѣба отъ

---

*) Съ вздорожаніемъ хлѣба, торговцы повсемѣстно стали обращаться къ родникамъ его, до той поры мало початымъ или остававшимся вовсе безъ движенія: такъ, крайне усилился отпускъ отъ нижней Волги и Камы къ Петербургу, въ связи съ чѣмъ приняли широкіе размѣры пароходство по Волгѣ и обороты Рыбинска; также сильно возросъ привозъ хлѣба Днѣпромъ, изъ Малороссіи въ Бѣлоруссію.

Рыбинска. Такая перемѣна была неизбѣжна при возвышеніи цѣнъ, потому что среди крупныхъ пунктовъ Ржевъ былъ самымъ отдаленнымъ отъ центра; кромѣ того, на это имѣло вліяніе расширеніе оборотовъ Рыбинска. Вмѣстѣ съ увеличеніемъ подвоза отъ Рыбинска, Ржевъ, равно и другіе приволжскіе города выше Твери, стали брать крупчатку, вмѣсто Ливенъ и Ельца, въ Твери и Торжкѣ, гдѣ она выработывалась изъ низовой Волжской пшеницы; крупчатка эта слѣдовала отъ Твери водой, а отъ Торжка гужомъ. Развитіе крупчатнаго дѣла на средней и верхней Волгѣ было слѣдствіемъ усиленія пароходства. О степени усиленія подвоза хлѣба ко Ржеву, Волгой можно судить по слѣдующимъ цифрамъ: въ сороковыхъ годахъ привозъ этотъ, происходившій, какъ сказано выше, изрѣдка, заключался всего въ нѣсколькихъ десяткахъ тысячъ пудовъ, въ трехлѣтіе съ 1859 по 1861 годъ онъ составлялъ ежегодно, среднимъ числомъ, 169,000 пудовъ, въ трехлѣтіе съ 1862 по 1864 — 250,000 пудовъ, и наконецъ въ слѣдующее — 280,000 пудовъ. Такимъ образомъ, съ перваго трехлѣтія на послѣднее привозъ возросъ на 73%, въ 1868 же году онъ доходилъ до 900,000 пудовъ, а въ 1869 до 1.200,000 *); рѣзкое увеличеніе двухъ послѣднихъ лѣтъ объясняется, впрочемъ, неурожаями этого времени. Вмѣстѣ съ тѣмъ болѣе и болѣе увеличивалось количество ржи въ общемъ итогѣ привоза; такъ, въ началѣ 60-хъ годовъ оно составляло менѣе 1/3 этого итога, въ 1865—67 годахъ болѣе 1/2, а въ 1868—69 годахъ болѣе 2/3. Въ Рыбинскъ Ржевичи ѣздятъ за хлѣбомъ, въ маѣ и сентябрѣ, а униажи приходятъ оттуда съ товаромъ, къ Петрову дню и предъ закрытіемъ навигаціи; во Ржевѣ не любили сначала низоваго, сыромолотнаго хлѣба, но потомъ привыкли. Изъ крупчатокъ же предпочитается здѣсь Тверская, заводовъ Алаева и Коняева. Кромѣ Ржева, низовой хлѣбъ сталъ разгружаться также въ Старицѣ и Осташковѣ; доставка въ Осташковъ была на лодкахъ.

Развитіе крупчатнаго дѣла по Волгѣ съузило и безъ того скромные размѣры производства крупчатки въ Калугѣ. Калужскіе крупчатники вышли, по большей части, изъ прикащиковъ Елецкихъ заводчиковъ и не имѣли что̀ называется капиталовъ: они закупали пшеницу на Нижегородской ярмаркѣ, въ кредитъ, до слѣдующаго года, когда являлись за новыми партіями. Съ усиленіемъ спроса на пшеницу и притомъ со стороны капиталистовъ, Калужскіе крупчатники должны были отойти на задній планъ въ Нижнемъ, вслѣдствіе чего число крупчатенъ подъ Калугой, съ конца 50-хъ годовъ къ 1870 году убавилось вдвое (14 и 7), а количество перерабатываемой на нихъ пшеницы съ 70,000 четвертей понизилось до 30,000.

---

*) Въ эти цифры не включенъ еще привозъ хлѣба для магазиновъ военнаго вѣдомства.

Калужскія крупчатни, всѣ водяныя, расположены въ недальнемъ разстояніи отъ Калуги, въ предѣлахъ Калужскаго и Перемышльскаго уѣздовъ, на мелкихъ притокахъ Оки, близь ихъ устьевъ, такъ что пшеница, сплавляемая по рѣкѣ, разгружается у самыхъ мельницъ *). Взамѣнъ Калужской крупчатки, въ сѣверо-восточной полосѣ района появилась крупчатка съ средней Волги, чрезъ Москву, гдѣ она соперничала теперь съ Елецкой и Ливенской. Развитіе крупчатнаго дѣла на средней и верхней Волгѣ, съузивъ районъ Ельца и Ливенъ, не уменьшило однако производства послѣднихъ пунктовъ, такъ какъ потребленіе крупчатки, со времени освобожденія крестьянъ, повсемѣстно увеличилось въ огромныхъ размѣрахъ. Торговцы приводили много примѣровъ, что мѣстность, покупавшая лѣтъ двадцать назадъ, 100 мѣшковъ пшеничной муки, беретъ теперь 200 и 300. „Да что говорить, добавилъ одинъ разскащикъ, прежде баба послѣ груди давала младенцу закусывать картофелиной, а теперь даетъ ему калачика“.

Изъ линій желѣзныхъ дорогъ, первая оказала вліяніе на движеніе хлѣба въ краѣ—Московско-Рязанская, открытая на всемъ протяженіи въ августѣ 1864 года. Подобно тому, какъ Рыбинскъ оттянулъ отъ центральнаго чернозема сѣверо-западный уголъ района, эта дорога оттянула сѣверо-восточный, привлекая его къ Москвѣ, съ которой онъ только что вступилъ въ связи по крупчаткѣ; такимъ образомъ, обокъ съ уменьшеніемъ района потребленія центральнаго хлѣба, пути хлѣба принимали совершенно противоположное направленіе. Съ проведеніемъ Рязанской дороги, смежныя полосы Московской и Калужской губерній стали брать хлѣбъ преимущественно въ Москвѣ, потому что цѣны сдѣлались здѣсь дешевле Калужскихъ; открытіе Рязанско-Козловской линіи (въ іюлѣ 1866 года) увеличило еще болѣе гужевое движеніе отъ Москвы на юго-западъ, и хлѣбныя продукты стали доходить по этому направленію до Гжатска, а Козловское пшено проникло и во Ржевъ, который покупаетъ его въ Твери. Введя въ край хлѣбъ изъ Москвы, Рязанская дорога подорвала въ тоже время торговлю хлѣбомъ Бѣлева къ Москвѣ: прежде въ Бѣлевѣ грузилось отъ 200 до 250,000 пудовъ ржаной муки и овса, изъ продуктовъ округи; грузъ этотъ слѣдовалъ въ Москву, сплошь водянымъ путемъ и поступалъ тамъ на вольную продажу. Съ пониженіемъ цѣнъ въ Москвѣ, сказанная торговля

*) Вотъ перечень Калужскихъ крупчатенъ въ началѣ 1870 года, сообщенный секретаремъ Калужскаго Статистическаго Комитета, г. Гильдебрантомъ: а) Калужскаго уѣзда— 1) на рѣчкѣ Калужкѣ, купца Ерохина, о 4-хъ поставахъ, съ размоломъ до 5,000 четвертей; 2) на рѣчкѣ Ячéнкѣ, купчихи Невѣжиной, до 3,000 четвертей; б) Перемышльскаго уѣзда: 3) на рѣчкѣ Желвѣ, купца Щучкина, о 6-ти поставахъ, отъ 3,500 до 5,000 четвертей; 4 и 5) купчихи Кадминой, обѣ вмѣстѣ до 8,000 четвертей; 6) купчихи Криворотовой до 4,800 четвертей, и 7) на рѣчкѣ Высѣ, купца Лоскутова, до 4,000 четвертей.

стала невыгодной *); въ настоящее время, при существованіи Московско-Курской дороги, она совершенно ничтожна. Взамѣнъ того, Бѣлевскіе купцы, подобно своимъ Калужскимъ собратамъ, вступили въ хлѣбную торговлю съ Петербургомъ, куда они отправляютъ хлѣбъ изъ мѣстностей Козловской линіи, дѣлая закупки его, рядомъ съ покупками сала; началу этой торговли много способствовалъ горячій спросъ къ Петербургу, въ 1867—68 годахъ.

Ко времени всѣхъ указанныхъ перемѣнъ относятся помѣщаемыя ниже цѣны на хлѣбъ. Къ сожалѣнію, свѣдѣнія эти недостаточно подробны, по указанной уже разъ причинѣ, что большинство торговцевъ, къ которымъ мы обращались, не вело торговыхъ книгъ; свѣдѣнія эти заключаютъ въ себѣ предѣлы колебаній цѣны въ четыре зимы съ 1864—65 по 1867—68 годъ, по Бѣлеву и Сухиничамъ; по Бѣлеву цѣна указана также за весь четырехлѣтній періодъ, отъ одного урожая до другаго. На зимнія цѣны было обращено бо̀льшее вниманіе, потому что въ эту пору происходятъ всѣ крупныя покупки. Въ частности цѣны на рожь, за четверть были таковы.

	Бѣлевъ.				Бѣлевъ.		Сухиничи.	
	отъ	до			отъ	до	отъ	до
1864—65 г.	2 р. 40 к.	3 р. 50 к.	Зимой	1864—65	2 р. 50 к.	2 р. 75 к.	2 р. 90 к.	3 р. — к.
1865—66 »	3 » 50 »	4 » 20 »	»	1865—66	3 » 50 »	4 » 10 »	4 » — »	4 » 30 »
1866—67 »	3 » — »	5 » — »	»	1866—67	3 » 30 »	3 » 80 »	3 » 50 »	4 » — »
1867—68 »	5 » — »	9 » — »	»	1867—68	5 » 50 »	6 » 50 »	6 » — »	7 » — »

За весь періодъ 1867—68 года цѣна въ Сухиничахъ колебалась отъ 5 до 10 рублей. Въ Калугѣ цѣна была 3 рубля только въ 1864—65 году, далѣе же до 1867—68 года 3 рубля 50 копѣекъ, 4 и 5 рублей. Цѣна гречневой крупы въ Сухиничахъ, въ зимы указаннаго четырехлѣтія, за четверть крупы обыкновенной, была слѣдующая **):

Зимой	1864—65 года	отъ 4 руб. 25 коп.	до 4 руб. 75 коп.	
»	1865—66 »	6 » 20 »	» 6 » 80 »	
»	1866—67 »	5 » 50 »	» 6 »	
»	1867—68 »	6 » — »	» 7 »	(лѣтомъ 7 руб. 50 коп.).

Изъ приведенныхъ выше свѣдѣній видно: 1) что цѣна на рожь въ четырехлѣтіе съ 1864 — 68 годъ возрасла почти вчетверо; столь крупное возвышеніе представляетъ два періода: въ первые три года цѣна удвоилась и затѣмъ въ послѣдній годъ поднялась опять почти вдвое. Возвышеніе въ первый періодъ шло постепенно до урожая 1866 года, далѣе цѣна упала, но подъ весну возвысилась и такъ сильно, что превзошла значи-

*) Соединеніе Москвы рельсовымъ путемъ съ юго-восточнымъ черноземомъ уменьшило вообще движеніе хлѣба къ ней изъ центра.

**) Изъ сортовъ крупы, ядрица дороже обыкновенной, въ среднемъ, на рубль за четверть, продѣльная—40 копѣйками, цѣна велигорки равна обыкновенной.

тельно цѣну предъидущаго года. 2) Движеніе цѣны на приварочный хлѣбъ— крупу слѣдовало вообще тому же порядку, хотя не въ такой мѣрѣ и съ нѣкоторыми уклоненіями въ частности: гречневая крупа въ сказанный промежутокъ вздорожала почти въ $1^1/_2$ раза (на 44,4%), причемъ, однако, главная доля возвышенія (27,2%) приходится на первый періодъ; но въ теченіе зимъ этого періода наивысшая цѣна, подобно ржи, приходится на 1865—66 годъ. Такого рода ходъ цѣны на крупу обусловливается зависимостью этой цѣны отъ двухъ причинъ: урожая гречихи и урожая ржи; требованіе же на хлѣбъ за границу, въ разсматриваемые годы, не могло оказать вліянія, такъ какъ крупа тогда почти не отпускалась туда. Судя по вышеприведеннымъ свѣдѣніямъ, крупа, при нормальныхъ условіяхъ рынка, дороже ржи за четверть отъ 1 рубля 50 копѣекъ до 2 рублей; въ зиму же 1867—68 года цѣны ихъ были равны, а весной и въ началѣ лѣта, когда недостатокъ хлѣба достигъ крайней степени, крупа была даже дешевле ржи. 3) Соотношеніе цѣнъ въ трехъ главныхъ пунктахъ привоза: Калугѣ, Бѣлевѣ и Сухиничахъ, соотвѣтствуетъ степени удаленія этихъ пунктовъ отъ чернозема: нисшая цѣна была въ Бѣлевѣ, затѣмъ слѣдовали Сухиничи, и наконецъ Калуга.

Чтобы выяснить цѣны въ подробности, приведемъ здѣсь замѣтки объ урожаяхъ. Въ 1864 году урожай ржи на центральномъ черноземѣ былъ удовлетворительный, а въ потребительномъ районѣ хорошій, вслѣдствіе чего требованіе въ зиму было небольшое. Въ 1865 году урожай озими, какъ въ центрѣ, такъ и въ восточной сторонѣ потребительнаго района былъ посредственный, въ западной же—плохой, что естественно вызвало повышеніе цѣны, тѣмъ болѣе, что требованіе хлѣба за границу, на 1866 годъ было гораздо значительнѣе предъидущихъ годовъ *). Въ 1866 году рожь была хороша повсемѣстно, и цѣна упала, но весной, вслѣдствіе еще болѣе усиленныхъ требованій за границу и дурныхъ всходовъ озими, вдругъ пошла въ гору; рѣзкому возвышенію ея способствовало также то, что въ это время были распроданы окончательно, въ черноземной полосѣ, запасы хлѣба, остававшіеся у помѣщиковъ со временъ крѣпостнаго права. Лѣто 1867 года было крайне плохое: постоянные дожди и холода задерживали растительность и мѣшали полевымъ работамъ, утренніе заморозки побили мѣстами гречу, а снѣга въ августѣ повалили овесъ; всѣ ждали недобраго, но дѣйствительность оказалась гораздо хуже ожиданій. Сильный неурожай озими поразилъ всю центральную и западную полосу Имперіи, увеличиваясь въ своихъ размѣрахъ, по мѣрѣ приближенія къ западу; яровые оказались, гдѣ

*) Въ 1866 году, за границу было отпущено около 12.200,000 четвертей разнаго хлѣба, тогда какъ въ девять предшествовавшихъ лѣтъ отпускъ не превышалъ никогда 9.900,000 четвертей.

плохи, гдѣ посредственны. Въ тоже время урожай на малороссійскомъ черноземѣ былъ хуже средняго. Это былъ первый сильный неурожай послѣ освобожденія и потому самому онъ далъ себѣ чувствовать болѣе жестоко и заставилъ говорить о себя громче:, теперь государство должно было заботиться о продовольствіи массы населенія, тогда какъ прежде была надежда на помощь крестьянамъ со стороны помѣщиковъ; притомъ, запасовъ въ нечерноземной полосѣ совершенно не было, на центральномъ черноземѣ сравнительно небольшое ихъ количество живо перешло на рынки и послужило къ внезапному обогащенію немногихъ счастливцевъ; крестьянскіе же запасные магазины находились, по большей части, въ плачевномъ состояніи, или числились только на бумагѣ. Обокъ съ этимъ, требованія на хлѣбъ за границу все болѣе и болѣе увеличивались, такъ что вывозъ въ теченіе 1867 года достигъ небывалой доселѣ цифры 15.000,000 четвертей. Торговцамъ пришлось искать хлѣба и завязывать сношенія съ незнакомыми до той поры рынками. Главной житницей для всего пространства Европейской Россіи послужили черноземъ юго-восточной полосы и низовья Волги; юго-востокъ былъ связанъ теперь рельсовымъ путемъ съ западной окраиной, въ обходъ чрезъ Петербургъ, и вотъ—по Козловско-Московской линіи происходила самая горячая отправка. Въ Козловѣ закупали хлѣбъ для Бѣлоруссіи и прибалтійскихъ губерній и везли чрезъ Москву и Петербургъ, на Динабургъ, откуда хлѣбъ шелъ рельсовымъ путемъ, въ двѣ стороны: къ Ригѣ и Витебску *); изъ Витебска онъ слѣдовалъ гужомъ до Смоленска, а оттуда къ сѣверо-востоку, т. е. какъ разъ наперекоръ существовавшимъ прежде путямъ; въ тоже время хлѣбъ проникалъ отъ Москвы на юго-западъ, до Вязьмы и Юхнова. Движеніе хлѣба описывало такую громадную дугу, съ юго-востока на западъ, рельсовымъ путемъ, также потому, что гужевой провозъ въ эту зиму вздорожалъ въ $1^1/_2$ раза и болѣе: отъ Ливенъ, напримѣръ, до Калуги платили 30 копѣекъ съ пуда, до Бѣлева—20, отъ Орла къ Сухиничамъ 14, изъ Сухиничъ къ Зубцову 24 копѣйки. Разсматриваемый нами край потерпѣлъ, впрочемъ, въ зиму 1867—68 года сравнительно менѣе другихъ мѣстностей, такъ какъ степень недорода здѣсь была не такъ велика, и край лежалъ ближе къ родникамъ хлѣба; голодъ, въ полномъ смыслѣ слова, далъ себя знать въ Бѣлоруссіи, въ бѣлорусской части Смоленской губерніи и въ сѣверныхъ уѣздахъ Черниговской; въ полосѣ же между верховьями Оки и Волги степень нужды въ хлѣбѣ, въ 1839 и 1840 годахъ, была несравненно значительнѣе, за то здѣсь пришлось перетерпѣть нужду весной и лѣтомъ.

*) Динабургско-Витебская дорога была открыта въ іюлѣ 1866 года.

Съ наступленіемъ весны, поля вскрылись хорошо, и цѣна понизилась; въ ту пору пришли въ Калугу первыя барки; всѣ торговцы, разсчитывая на дальнѣйшее пониженіе, старались расторговаться, т. е. сбыть товаръ: кто продалъ съ ничтожнымъ барышомъ, кто понесъ 20 копѣекъ убытка на четверть, въ городѣ осталось не болѣе 1,000 четвертей, и цѣна заключилась 6 рублями. Между тѣмъ погода вдругъ перешла въ холодную и съ вѣтрами, виды на будущее упали; неожиданно для торговцевъ крестьяне потянулись за хлѣбомъ. „Такой былъ подъѣздъ, говорилъ одинъ изъ Калужскихъ купцовъ, что хоть по 500 четвертей каждый день насыпай“: дошло дѣло до того, что лавочники стали упрашивать покупателей, вмѣсто, напримѣръ, 5 пудовъ, взять 2—3. Цѣна вдругъ поднялась на 10 рублей; въ городѣ было неудовольствіе на торговцевъ. Мѣстный губернаторъ телеграфировалъ въ Орелъ, прося содѣйствовать скорѣйшему сплаву втораго каравана ото Мценска, но воды въ Окѣ было мало, и вторыя барки приплыли уже 23 іюня; незадолго до этого прихода барокъ, торговцы успѣли привести хлѣбъ изъ Ливенъ, который обошелся съ провозомъ въ 9 рублей четверть (4 рубля 50 копѣекъ за провозъ четверти, на колесахъ), приплытіе же каравана понизило цѣну до 7 рублей; пониженіе это, впрочемъ, продолжалось не болѣе 10 дней: вѣсть о томъ, что въ Калугѣ недостало хлѣба, разошлась во всѣ стороны, и цѣна круто пошла въ гору, тѣмъ болѣе, что крестьяне не переставали наѣзжать за хлѣбомъ, а купить его торговцамъ было невозможно. „Знаемъ мы, говорилъ въ ту пору одинъ торговецъ въ Сухиничахъ, есть хлѣбъ въ Шаграхъ, да какъ достать его оттуда“. Въ Бѣлевѣ цѣна, спустившаяся въ апрѣлѣ до 5 рублей, поднялась къ іюлю до 9 рублей; вообще повсемѣстно она была въ $1^1/_2$ раза выше зимней. Эта дороговизна представляла рѣзкую противоположность съ видомъ полей, которыя въ началѣ іюля обѣщали много хорошаго, такъ какъ погода съ конца мая опять рѣзко измѣнилась въ благопріятную для растительности; всѣ съ нетерпѣніемъ ждали уборки. Но съ 13 по 19 іюля, въ большей части Орловской и Калужской губерній и въ сосѣднемъ краѣ Тульской, дождь шелъ ливнемъ, не переставая; крестьяне стали толковать, что хлѣбъ проростетъ. Среди этихъ дождей, Болховскіе мужики потащились во Мценскъ, за хлѣбомъ и не нашли тамъ хлѣба. Фактъ этотъ, что во Мценскѣ — городѣ болѣе хлѣбномъ, чѣмъ Орелъ, не нашлось хлѣба, фактъ никогда небывалый, поднялъ въ окружности цѣну еще выше, и въ самомъ Болховѣ мука продавалась по 1 рублю 20 копѣекъ за пудъ. Но это было уже окончаніе кризиса. Съ 20 іюля погода, во все время уборки хлѣба, стояла превосходная, и народъ ожилъ. Въ результатѣ, по Орловской, Курской, Тульской и Калужской губерніямъ, за исключеніемъ западной полосы послѣдней,

рожь вышла хороша, даже очень; но яровые оказались хороши только на черноземѣ, въ другихъ же мѣстахъ совершенно плохими или посредственными. Цѣна упала, но понизиться равносильно возвышенію за истекшій годъ она не могла, такъ какъ въ прибалтійскихъ и литовскихъ губерніяхъ и въ большей части Смоленской, вслѣдствіе засухи, оказался снова неурожай на всѣ хлѣба и притомъ еще болѣе сильный, чѣмъ въ 1867 году; кромѣ того, пропали яровые въ Бѣлоруссіи.

Пути хлѣба въ 1867—68 году послужили отчасти прообразомъ путей его въ настоящее время, когда край обрамленъ желѣзными линіями. Съ устройствомъ Витебско-Орловской, Московско-Курской и Московско-Смоленской желѣзныхъ дорогъ, край получаетъ хлѣбъ главнымъ образомъ съ ихъ станцій, при чемъ Московско-Смоленская линія везетъ его по двумъ направленіямъ, отъ Москвы и отъ Смоленска. Торговля Калуги, Бѣлева и Сухиничъ, оставшихся внѣ рельсоваго пути, сдѣлалась ничтожной, особенно же двухъ первыхъ городовъ, и гужевое движеніе изъ центра имѣетъ крайне небольшіе размѣры; вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшается сплавъ хлѣба въ Калугу. Съ открытіемъ строющейся теперь Ряжско-Вяземской дороги, которая пересѣчетъ впадину между треугольникомъ изъ желѣзныхъ линій, на пространствѣ отъ Тулы до Вязьмы, направляясь чрезъ Калугу, движеніе изъ центра на сѣверо-сѣверо-западъ падетъ еще болѣе. О передачѣ хлѣба Калужской губерніей въ Смоленскую и Тверскую теперь не можетъ быть и рѣчи: большая часть мѣстностей связана прямо со всѣми полосами черноземной области. Не говоря уже о связи съ центральнымъ черноземомъ, который прорѣзанъ въ глубь Московско-Курской, Курско-Азовской, Орловско-Грязской и Грязе-Воронежской линіями, край соединенъ чрезъ Орелъ-Грязи-Царицынъ съ крайними пунктами чернозема юго-восточной полосы, а Грязи-Козловской и Козловско-Саратовской пути сближаютъ его съ низовьями Волги, разстояніе отъ коихъ уменьшится еще болѣе съ открытіемъ Вяземско-Ряжской дороги; въ тоже время есть связь съ малороссійскимъ черноземомъ, путемъ Курско-Кіевской вѣтви. Подвозъ хлѣба возможенъ во всякое время; мелководье Оки не заставитъ болѣе лавочниковъ губернскаго города упрашивать покупателей брать хлѣба по меньше. Но если дѣло народнаго продовольствія въ наиболѣе выдающихся его сторонахъ обезпечено, то предстоитъ еще задача не меньшей важности и гораздо болѣе трудная для выполненія—поднять скудную производительность, уменьшить до возможно мелкихъ размѣровъ потребность въ подмогѣ со стороны чужаго хлѣба и способствовать тому, чтобы опустѣлыя пашни снова были засѣяны. Однихъ желѣзныхъ дорогъ для этого не достаточно.

Край транзита отжилъ свое время. Посредникъ между портами и мѣстами потребленія съ одной стороны—и мѣстами производства съ другой, онъ утратилъ свое значеніе, когда всѣ эти пункты были связаны желѣзными линіями; почти всѣ его торговыя средоточія пали, и крупнымъ торговымъ дѣятелямъ пришлось вести обороты въ другихъ районахъ. Одинъ Ржевъ сохранилъ свою физіономію, потому что живетъ преимущественно мѣстной торговлей.—Освобожденіе крестьянъ рѣзко измѣнило, какъ и въ другихъ мѣстностяхъ, сельско-хозяйственный порядокъ. Отсутствіе капиталовъ, недостатокъ сельско-хозяйственныхъ знаній и непривычка къ труду у помѣщиковъ, а съ другой стороны: тяжесть крестьянскихъ податей, дробность надѣловъ и невѣжество массы—служатъ причиной, что новое хозяйство идетъ очень дурно.

ГЛАВА V.

Пеньководство и торговля его продуктами въ центральной Россіи.

Область пеньководства или разведенія конопли на продажу, въ Европейской Россіи заключается, въ общихъ чертахъ, между рѣками: Угрой, Днѣпромъ, отъ верховьевъ до устья Сожа, Десной, Сеймомъ и линіею отъ Курска къ Калугѣ, чрезъ Щигры, Новосиль и Одоевъ. Такимъ образомъ, въ предѣлы этой области входятъ: большая часть губерній Калужской, Смоленской, Могилевской, сѣверные уѣзды Черниговской, сѣверная половина Курской, Орловская, кромѣ Ливенскаго и Елецкаго уѣздовъ и юго-западная полоса Тульской губерніи. Къ отпрыскамъ площади пеньководства, отдѣленнымъ отъ нея болѣе или менѣе значительнымъ разстояніемъ, слѣдуетъ причислить нѣкоторыя мѣстности степныхъ уѣздовъ Рязанской губерніи, часть Спасскаго уѣзда Тамбовской губерніи, и на противоположной сторонѣ—нѣкоторыя мѣстности сѣверныхъ уѣздовъ Минской губерніи, а также уголъ Виленской губерніи, прилегающій къ Минской. Указанныя границы области совершенно сходятся съ показаніями Коммиссіи для изслѣдованія пеньководства, снаряженной Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ въ 1849 году, потому что съ той поры не произошло посѣвовъ конопли въ новыхъ мѣстностяхъ. Главная перемѣна въ это двадцатилѣтіе заключается въ томъ, что пенька стала исключительно продуктомъ крестьянскихъ хозяйствъ: послѣ крестьянской реформы, помѣщики оставили разведеніе конопли на продажу, высѣвая кое-гдѣ коноплю лишь для потребностей экономіи; прекращеніе пеньководства у помѣщиковъ было пополнено въ большей части посѣвами крестьянъ, такъ что вообще уменьшеніе производства конопли весьма небольшое. Помѣщики оставили пеньководство, по его дороговизнѣ, скудно вознаграждаемой урожаями, размѣры коихъ гораздо менѣе, чѣмъ у льна. Это послѣднее обстоятельство въ связи съ тѣмъ, что спросъ на пеньку склоненъ къ пониженію, объясняетъ также, почему крестьяне восполнили не весь пробѣлъ въ хозяйствѣ помѣщиковъ, и указываетъ, что ожидать въ будущемъ увеличенія пеньководства трудно.

Пенька требуетъ значительнаго удобренія: на казенную десятину подъ коноплей вывозятъ ежегодно, до 3,000 пудовъ навозу, а чтобы образовать коноплянникъ на неудобренной до того землѣ, необходимо вывести навозу въ первые три года, до 27,000 пудовъ. Отсюда ясно, что размѣры пеньковыхъ хозяйствъ крайне небольшіе: на обыкновенное крестьянское хозяйство приходится, смотря по мѣстностямъ, отъ $^1/_3$ до $^3/_4$ казенной десятины подъ коноплянникомъ, помѣщающимся подлѣ самаго двора; коноплянники бо́льшихъ размѣровъ встрѣчаются очень рѣдко, двѣ десятины подъ коноплей имѣются только у мужиковъ-богачей. Пенька крайне истощаетъ почву, и, по мнѣнію многихъ хозяевъ, крестьяне, при нынѣшнихъ цѣнахъ на хлѣбъ, выиграли бы, уменьшивъ ея посѣвы и усиливъ удобреніе подъ рожь. Преимущественно развито пеньководство въ южной части его области, а именно въ губерніяхъ: Орловской, Курской, сѣверныхъ уѣздахъ Черниговской, южныхъ Смоленской и юго-восточномъ краѣ Калужской; здѣсь же находится торговый районъ конoплянаго масла, такъ какъ въ сѣверной части области масла достаетъ только на обиходъ. Считая посѣвъ коноплянаго сѣмени на хозяйство, въ мѣстностяхъ съ бо́льшимъ развитіемъ пеньководства, въ 6 мѣръ (на десятину четверть) и средній урожай самъ 7, получимъ, что крестьянинъ собираетъ съ коноплянника 5 четвертей и 2 мѣры сѣмени, или, за вычетомъ на посѣвъ, $4^1/_2$ четверти; волокна же на сказанный урожай приходится 13 пудъ (на четверть сѣмени 2 пуда 15—20 фунтовъ). $4^1/_2$ четверти коноплянаго сѣмени, или по просторѣчію, конопли, при хорошей ея добротѣ, даютъ 6 пудъ 30 фунтовъ масла (четверть—$1^1/_2$ пуда); отдѣляя на обиходъ $^1/_3$, получимъ на продажу $4^1/_2$ пуда, что, по средней цѣнѣ, на внутреннихъ рынкахъ, въ 3 рубля 10 копѣекъ за пудъ, дастъ 14 рублей. Пеньки болѣе 11 пудъ крестьянинъ не продастъ, такъ какъ надо часть оставить на обиходъ; затѣмъ, частицу стащутъ бабы при мятьѣ *); по средней цѣнѣ въ 2 рубля 10 копѣекъ за пудъ сырца, получимъ за 11 пудовъ 23 рубля 10 копѣекъ, словомъ, весь доходъ съ коноплянника, въ мѣстностяхъ, гдѣ пеньководство сильно развито, 37—38 рублей и жмаки отъ выбивки. Но надо замѣтить, что масло продаютъ немногіе изъ крестьянъ, имѣющіе маслобойни, большинство же продаетъ сѣмя и слѣдовательно те-

---

*) Кража или утайка пеньки бабами, т. е. женой, невѣсткой, дочерью хозяина, составляетъ исконный обычай, по той причинѣ, что мужики обыкновенно не даютъ денегъ бабамъ, а только приносятъ подарки съ заработковъ. У бабы есть свои заработки (напримѣръ продажа холста), такъ думаетъ мужикъ: можетъ достать съ нихъ, сколько хочетъ. Одинъ богатый крестьянинъ, членъ уѣздной управы, говорилъ намъ, что у него пудовъ на 30 пеньки, бабы стащутъ пуда два; крестьянинъ этотъ дѣлаетъ съ бабами уговоръ предъ мятьемъ, что онъ купитъ у нихъ взятую тайкомъ пеньку, по цѣнѣ, которую получитъ отъ прасола, за остальной товаръ.

ряетъ жмыхи; кромѣ того, цѣна на пеньку принята городская, по которой удается продать очень немногимъ. При такихъ мелкихъ размѣрахъ пеньковыхъ хозяйствъ, неизбѣжно оказывается дробною и самая торговля пенькой.

По способу обработки, пенька дѣлится на сѣчку и молочанку или, въ просторѣчіи, молочку; въ сѣчкѣ вѣтка съ зерномъ отсѣкается, въ молочкѣ зерно молотится вмѣстѣ съ колосомъ. Географическимъ предѣломъ между этими сортами служитъ Десна, а къ сѣверу отъ нея смежная граница Смоленской и Калужской губерній: по правую сторону Десны сѣчка, по лѣвую молочка. Сѣчка добротнѣе и цѣннѣе молочки, потому что въ ней меньше пакли; между тѣмъ обработка молочки дороже, такъ какъ сушка цѣлаго растенія требуетъ въ 6—7 разъ больше топлива, чѣмъ сушка однихъ головокъ. Лучшая доброта сѣчки зависитъ, однако, не только отъ способа обработки, но и отъ условій почвы: въ районѣ сѣчки почва состоитъ преимущественно изъ смѣси глины съ пескомъ, что особенно любитъ пенька. Совокупность условій почвы и обработки въ качествахъ пеньки подтверждается слѣдующими двумя обстоятельствами: 1) лучшею изъ сѣчекъ считается сѣчка Трубчевскаго и Брянскаго уѣздовъ, гдѣ почва особенно благопріятна для конопли, и гдѣ притомъ пеньку кладутъ для мочки, въ самыя удобныя для того мѣста, копани или сажалки, наполняющіяся водой изъ ключей *); 2) подобно этому, лучшей изъ сортовъ молочки признается пенька центральныхъ уѣздовъ Орловской губерніи и юговосточной полосы Калужской, гдѣ почва составляетъ переходъ отъ суглинка и супеска къ чернозему; на самомъ же черноземѣ пенька очень плоха, и разведеніе здѣсь конопли въ обширныхъ размѣрахъ надо приписать обычаю, установившемуся еще въ прошломъ столѣтіи, подъ вліяніемъ крайне низкихъ цѣнъ на хлѣбъ, причемъ крестьянамъ не было никакого разсчета вывозить навозъ на ржаныя поля. Какія изъ условій дѣйствуютъ сильнѣе, вліяніе ли почвы или обработки, рѣшить не имѣемъ возможности, потому что въ нашу задачу не входило изслѣдованіе техники производства, и ограничиваемся только заявленіемъ, что подробный анализъ условій обѣихъ категорій крайне необходимъ, въ виду важнаго значенія пеньки въ народномъ хозяйствѣ. Во всякомъ случаѣ, какъ производители, такъ и торговцы указываютъ единогласно, что доброта пеньки зависитъ отъ множества мелкихъ условій, добавляя при этомъ, что нерѣдко въ деревняхъ, отстоящихъ одна отъ другой въ десяти верстахъ, пенька бываетъ совсѣмъ различнаго качества.

Относительно торговли, коммерческій міръ свыкся съ такимъ понятіемъ:

---

*) Въ другихъ мѣстностяхъ вода въ копаняхъ обыкновенно стоячая. Мочка пеньки въ озерахъ и рѣкахъ не считается хорошей, такъ какъ на пеньку здѣсь садится илъ.

молочку беретъ Петербургъ, а сѣчку Рига; пенька же изъ сѣверной части областей сѣчки и молочки идетъ ко Ржеву, для пряжи. Въ половинѣ сороковыхъ годовъ, съ усиленіемъ отпуска пеньки изъ Риги, туда стали отправлять также молочку, и Рига притянула къ себѣ западную ея окраину, какъ то уже было замѣчено во второй главѣ; пограничнымъ пунктомъ сдѣлался Карачевъ, отпускающій къ обоимъ портамъ. Вскорѣ Рига стала принимать и партіи пеньки съ чернозема, однимъ словомъ, со всей области пеньководства; открытіе Рижско-Орловской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ закрѣпило этотъ порядокъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ, усилился отпускъ пеньки къ Кенигсбергу, куда прежде она шла лишь въ ничтожномъ количествѣ. Усиленіе отпуска пеньки изъ Рижскаго порта и для Кенигсберга ослабило отпускъ ея изъ Петербурга, общій же итогъ вывоза пеньки заграницу почти не измѣнился, какъ то видно изъ слѣдующей таблицы, заключающей въ себѣ среднее количество вывоза этого продукта (въ тысячахъ пудовъ), въ 1835—39 и 1865—69 годахъ, по обоимъ портамъ и сухопутнымъ таможнямъ.

	Петербургъ.	Рига.	Остальные порты и сухопутье.	Всего. *).
1835—39 годы . .	2,094	891	121	3,106
1865—69 „ . .	1,682	1,217	234	3,133
Увеличеніе или уменьшеніе	— 412	+ 326	+ 113	+ 27

Цыфры эти указываютъ, что въ послѣдніе 30 лѣтъ вывозъ изъ Петербурга упалъ на 1/5 (19,7 %), а вывозъ изъ Риги увеличился болѣе 1/3 (36,6); отпускъ же другими путями, или, лучше сказать, сухопутьемъ, такъ какъ изъ остальныхъ портовъ пеньки почти вовсе не вывозится, возросъ почти вдвое. Тридцать лѣтъ тому, вывозъ изъ Риги былъ менѣе половины Петербургскаго отпуска, а теперь составляетъ болѣе 2/3 его. Усиленіе вывоза изъ Риги надо приписать лучшей отдѣлкѣ пеньки для этого порта, а также крупному развитію оборотовъ нѣкоторыхъ изъ торговыхъ фирмъ, продающихъ къ этому порту.

Оставляя теперь Ригу въ сторонѣ, обратимся исключительно къ Петербургскому району пеньки, который былъ главнымъ поставщикомъ для пристаней верховьевъ Волги и посмотримъ, какъ шла въ немъ торговля до времени открытія Витебско-Орловской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ. Какъ было уже выяснено во второй главѣ, въ этой торговлѣ про-

*) Измѣненія вывоза въ подробности указаны въ Приложеніяхъ, въ таблицѣ № 5.

изошли крупныя перемѣны подъ вліяніемъ Николаевской желѣзной дороги, особенно же въ связи ея съ Московско-Коломенской; поэтому, при описаніи условій, подвергшихся измѣненію, коснемся и стараго, и новаго порядка дѣлъ.

Пенька поступаетъ отъ крестьянъ, какъ и всѣ сельско-хозяйственные продукты, къ прасолкамъ или кулакамъ и прасоламъ, а отъ нихъ къ портовымъ, изъ коихъ занимающіеся исключительно торговлей продуктами пеньководства, называются въ просторѣчіи *пеньковиками;* крестьяне продаютъ пеньку сырцомъ, треплется она у прасоловъ и частію у портовыхъ. Пенька въ центральной Россіи—*вешнякъ,* готовая (вымятая) только весной, послѣ сушки зимой, на открытомъ воздухѣ; потому большинство продажъ отъ крестьянъ бываетъ въ маѣ: къ Пасхѣ продаютъ не многіе, и рѣдко кто держится до сентября. Крестьяне продаютъ пеньку, или въ своихъ домахъ, или на ярмаркахъ и базарахъ; гдѣ продается больше, это зависитъ отъ достатковъ крестьянскихъ, отъ того, устоитъ ли крестьянинъ предъ кулакомъ, объѣзжающимъ деревни, а также отъ количества базаровъ и ярмарокъ въ округѣ. Кулаки начинаютъ ѣздить за пенькой съ марта. Предъ пріѣздомъ ихъ, крестьяне не знаютъ цѣны, и потому первые продавцы попадаются; цѣна узнается затѣмъ изъ конкурренціи кулаковъ. Каждый изъ нихъ ѣздитъ больше въ одну сторону, стараясь завести себѣ нѣчто въ родѣ прихода, но какъ объ этомъ хлопочетъ каждый, то одинъ перебиваетъ у другаго, и прасолки шмыгаютъ другъ за другомъ, по округѣ. На вѣсахъ у кулака или на безмѣнѣ выходитъ пеньки всегда меньше, чѣмъ сколько считаетъ мужикъ; иной мужикъ впрочемъ и не смотритъ, какъ вѣшаетъ кулакъ, потому что разговоры не помогутъ. Образчикомъ отношеній между кулаками и крестьянами можетъ служить слѣдующій разсказъ: „спросите вы у него", говорилъ одинъ изъ портовыхъ, указывая на старика, крупнаго теперь прасола, „отчего у него голова трясется: онъ мужика въ зубы, а тотъ его кадушкой по головѣ". Продажа обыкновенно съ привѣскомъ, фунта два на пудъ; за тѣмъ, нѣсколько копѣекъ скидки съ условной цѣны на пудъ (продажа отъ крестьянъ на пуды). Назначая цѣну, прасолъ сообразуется съ тѣмъ, сколько выйдетъ изъ покупаемаго товара *чистой* пеньки, т. е. перваго сорта. На ярмаркахъ и базарахъ кулаки сторожатъ мужиковъ, попарно, при въѣздѣ въ мѣсто торга и буквально кидаются на нихъ; очень скоро пенька оказывается у кулака на вѣсахъ, которые лежатъ у него на плечахъ, и которые онъ нажимаетъ ногой; столько-то пудовъ, объясняетъ кулакъ; какъ столько-то, кричитъ мужикъ, но дѣло кончается разсчетомъ по прасольскимъ вѣсамъ, съ обычной скидкой и привѣскомъ. Организованное нападеніе вызвало, впрочемъ, и организованную защиту: крестьяне прорываются сквозь непріятельскіе аванпосты и попадаютъ на самый торгъ, гдѣ

цѣна, конечно, выгоднѣе; въ случаѣ, если въ день торга приходитъ почта, мужики не расторговываются до той поры, пока крупные прасола не получатъ корреспонденціи,—въ надеждѣ, не будетъ ли спросъ поживѣе. Закупаютъ прасола и не готовую пеньку, по пробамъ, съ условіемъ для мужика поднять ее, т. е. вывезти со двора (вымятой), въ такой-то день; но задатковъ при этомъ не даютъ: „дайте мужику задатокъ, говорили торговцы, онъ, пожалуй, года три будетъ возить къ вамъ, а на четвертый обманетъ". Много пеньки идетъ за долгъ зажиточнымъ крестьянамъ и содержателямъ кабаковъ, причемъ условія отдачи конечно несравненно тяжелѣе; бываютъ продажи и на корню. Вообще, условія продажи пеньки правильны только для крестьянъ зажиточныхъ, которые уже сами торгаши и подчасъ кредитуютъ прасоловъ. Правда, боекъ крестьянинъ въ центрѣ, и извѣрился въ него купецъ, но деньги нужны мужику для податей, и отъ того кулакъ гораздо сильнѣе мужика, хотя изворачивается только на средства своего патрона. Много схожаго и въ отношеніяхъ прасоловъ къ портовымъ. *)

Прежде прасола продавали почти исключительно зимой, теперь продажа идетъ круглый годъ. Большинство изъ прасоловъ, какъ уже было замѣчено въ третьей главѣ, не знаютъ мелкихъ колебаній цѣнъ: читаютъ газеты лишь не многіе изъ нихъ, прежде и того не было; потому о положеніи дѣлъ они судятъ главнымъ образомъ, по пріемамъ портовыхъ при покупкѣ. Положимъ, напримѣръ, былъ прикащикъ портоваго у прасола, и стороны не сошлись на рубль въ берковцѣ (отъ прасоловъ продажа на берковцы въ 10 пудъ); чрезъ нѣсколько времени является опять тотъ же прикащикъ или другой и прибавляетъ спорный рубль, прасолъ осмотрительный выводитъ изъ этого, что цѣна въ порту поднялась и возвышаетъ свою, или говоритъ: подумаю; неосмотрительный попадается. Иногда впрочемъ прасола, по словамъ портовыхъ, заходили и заходятъ гораздо дальше, а именно, прежде ухищрялись читать письма портовыхъ, раньше самихъ получателей, теперь будто подобное же дѣлается съ телеграммами; напротивъ того, прасола разсказывали, что портовые показываютъ имъ иногда ложные телеграммы о цѣнахъ. Пенька продается прасолами, или на три сорта Петербургскаго брака: *чистая*, *учетъ* и *половка*, или на два—чистая, и учетъ вмѣстѣ съ половкой, подъ названіемъ *сортовъ;* при продажѣ дѣлается всегда небольшая скидка съ условленной цѣны, такъ какъ 1/10 чистой пеньки, по сортировкѣ прасола, отходитъ въ Петербургѣ въ учетъ. Лишь только состоялся торгъ, выдаются задатки, капитальная же сумма уплачивается въ нѣсколько сроковъ, однимъ изъ ко-

*) Переходъ пеньки отъ кулаковъ къ прасоламъ оставляемъ въ сторонѣ, такъ какъ кулаки нерѣдко дѣйствуютъ въ качествѣ комисіонеровъ крупныхъ прасоловъ и портовыхъ.

ихъ прежде бывала Свѣнская ярмарка; уплата всѣхъ денегъ впередъ существуетъ крайне рѣдко. О томъ, чтобы уклонялись отъ поставки товара, получивъ задатокъ, не слышно; но портовые жалуются, что въ тѣхъ случаяхъ, когда, между временемъ заключенія условія и поставкой, цѣна повысится, прасола стараются подсунуть сортовъ въ чистую. Несмотря, однако, на всѣ ухищренія, большинство прасоловъ находится въ зависимости отъ портовыхъ, хотя не въ такой мѣрѣ, какъ крестьяне отъ прасоловъ. Причиной тому опять-таки нужда въ деньгахъ: прасолу то нужно хлѣбъ ссыпать, то за масло, то за пеньку платить; между тѣмъ оборотный капиталъ у него ничтожный. До времени сооруженія желѣзныхъ дорогъ, большинство прасоловъ было просто въ кабалѣ у портовыхъ, вслѣдствіе незначительнаго числа сихъ послѣднихъ и громадныхъ оборотовъ фирмъ: что̀ могъ, напримѣръ, сдѣлать прасолъ съ такой фирмой, какъ Харичкова, отпускавшей 500—600,000 пудовъ пеньки. Теперь, при развитіи конкурренціи въ средѣ портовыхъ, прасола выиграли значительно; благодаря также желѣзнымъ путямъ, крупные изъ прасоловъ могутъ сами отправлять товаръ въ портъ, къ коммисіонерамъ. Вообще, прасоламъ желѣзныя дороги помогли гораздо болѣе, чѣмъ крестьянамъ, причиной чему — крайняя бѣдность въ селахъ.

Что касается до портовыхъ, то баловнями судьбы можно назвать только сильныхъ капиталистовъ, которымъ нестрашенъ рискъ и которые, разгорячась, вздуваютъ цѣну такъ, что слабѣйшіе ихъ собратья зарываются; этимъ послѣднимъ приходится очень осторожно вести дѣла и прежде всего заслужить кредитъ у своихъ покупателей, который развязываетъ имъ руки на родинѣ. Вообще, пеньковая торговля считается не изъ особенно выгодныхъ; виной тому наклонность спроса къ пониженію, такъ какъ съ развитіемъ пароходства потребность въ пенькѣ для судовъ уменьшается. „Двадцать лѣтъ торгую я, говорилъ одинъ изъ пеньковиковъ, а только разъ хорошо попользовался“. Положимъ, мы не знаемъ, что значитъ въ точности это „хорошо“, но не даромъ сложилась въ центральной Россіи поговорка про пеньку и пеньковаго торговца: „везется въ рогожѣ (бунты пеньки), и самъ ходи въ рогожѣ“.

Худшее положеніе въ пеньковой торговлѣ занимаютъ, безспорно, крестьяне, потому что количество продуктовъ у нихъ слишкомъ мало; чтобы крестьяне могли стать на одну ногу съ прасоломъ, необходима продажа отъ нихъ пеньки трепанной и въ бо̀льшемъ количествѣ, а то и другое немыслимо безъ товариществъ, которыя одинаково нужны и въ производствѣ конопляного масла, ибо тогда стали бы продавать масломъ, а не сѣменемъ, не одни зажиточные крестьяне. Отдѣлка и продажа продуктовъ пеньковод-

ства могли бы естественно входить въ кругъ дѣятельности сельско-хозяйственныхъ товариществъ вообще, о необходимости коихъ между крестьянами было уже указано при обзорѣ хлѣбной производительности; но для устройства подобныхъ товариществъ нуженъ прежде всего толчокъ, со стороны образованныхъ людей, какъ то было въ ассоціаціяхъ ссудныхъ, сыроваренныхъ и т. п. Крестьяне же пристаютъ къ нововведенію, какъ только убѣдятся воочію, что оно имъ выгодно. Теперь есть нѣчто въ родѣ товариществъ у Латышей прибалтійскихъ губерній и инфляндскихъ уѣздовъ Витебской—для трепки и продажи льна: нѣсколько крестьянъ треплютъ вмѣстѣ принадлежащій имъ ленъ, и затѣмъ одинъ со всей партіей оттрепаннаго ѣздитъ къ Ригу; деньги отъ продажи дѣлятся между компаньонами, по количеству принадлежащаго имъ сырца. Латыши въ этихъ мѣстностяхъ—народъ зажиточный и почти всѣ грамотные (они протестанты). Вліяніе желѣзныхъ дорогъ вѣроятно побудитъ мелкихъ прасоловъ образовывать также товарищества, для отправки товаровъ въ портъ, примѣръ чему можно видѣть теперь на мелкихъ хлѣбныхъ торговцахъ Рязани, которые складываются своимъ товаромъ, для доставки комисіонерамъ въ Москву и Петербургъ *).

Для характеристики вліянія желѣзныхъ дорогъ, какъ на пеньковую торговлю, такъ и на торговлю вообще, считаемъ не лишнимъ привести здѣсь два разсказа, изъ коихъ первый принадлежитъ пеньковику, другой торговцу средней руки крестьянскимъ товаромъ. „Капитальны и тихи были прежде дѣла: закупалось больше сразу, сразу же и доставлялось. Товаръ, готовый у крестьянъ въ апрѣлѣ, слѣдующей зимой переваливалъ чрезъ Сухиничи къ пристанямъ, а лѣтомъ приходилъ въ Петербургъ; но доставка была бережнѣе. Съ желѣзной дорогой все пошло въ раздробь: всегда можно отправить, и въ какомъ угодно количествѣ. Крупныхъ торговцевъ стало меньше, больше безпорядку въ дѣлахъ. И пеньку стали обдѣлывать хуже, стали спѣшить въ работѣ; впрочемъ сходитъ и нынѣшняя пенька, надо полагать—иностранцы жалобъ не предъявляютъ **). Цѣна съ сороковыхъ годовъ поднялась вдвое, и еслибъ прежнее положеніе дѣлъ было, вели обороты одни крупные торговцы, то гораздо больше получили бы пользы". А вотъ разсказъ торговца

---

*) Предварительный отчетъ члена экспедиціи Тарачкова.

**) Здѣсь ошибка во времени: по отзыву многихъ изъ портовыхъ, обдѣлка пеньки стала хуже послѣ отмѣны при Петербургскомъ портѣ обязательнаго брака, что послѣдовало въ 1845 году. Бракъ этотъ, крайне стѣснительный для торговли, былъ отмѣненъ по просьбѣ самаго купечества, и ни одно изъ лицъ, указывавшихъ на ухудшеніе пеньки послѣ отмѣны брака, не желало его возстановленія, напротивъ—купцы, торгующіе пенькой въ Ригѣ, гдѣ бракъ существуетъ, неоднократно хлопотали объ его прекращеніи. Остается только пожалѣть, что наши торговцы, освободившись отъ опеки браковщиковъ, недостаточно заботятся сами о достоинствѣ своего товара.

средней руки. „На что я, маленькій человѣкъ, а съ желѣзной дорогой (отъ Москвы до Нижняго) попалъ прошлый годъ изо Гжатска къ Макарью, поѣду туда и нынѣ. Скажу вамъ лучше: купилъ я тамъ сотню полушубковъ на наличныя, слѣдомъ за мной входитъ въ лавку богатый торгашъ, говоритъ, что возьметъ нѣсколько тысячъ; хозяинъ ему въ отвѣтъ туже цѣну, что мнѣ. Да знаешь меня, кажется, возражаетъ покупщикъ; однако не сошлись, не сошлись въ копѣйкахъ. Прошло то время, говоритъ хозяинъ, когда надо было тебя чаемъ поить да упрашивать, чтобъ взялъ: теперь у меня безъ тебя разберутъ, по мелочамъ разберутъ“.

Главными рынками пеньки въ центральной Россіи, какъ уже замѣчено во второй главѣ, до послѣдняго времени считались: Орелъ, Болховъ, Бѣлевъ, Карачевъ и Курскъ, причемъ первенство принадлежало Орлу. Въ половинѣ 60-хъ годовъ Орелъ отпускалъ (водой и гужомъ) до 350,000 пудовъ трепанной пеньки, Болховъ и Бѣлевъ, каждый, около 250,000, Карачевъ отъ 200 до 250,000 при чемъ 75,000 шли къ Ригѣ, и Курскъ не менѣе 150,000; такимъ образомъ отпускъ изъ всѣхъ пяти пунктовъ къ Петербургу и на извѣстную пенькопрядильную фабрику Журавлева, въ Рыбинскѣ составлялъ 1.200,000—1.300,000 пудовъ *). Надо замѣтить при томъ, что Бѣлевскимъ капиталамъ принадлежало большее количество пеньки противъ указаннаго отпуска изъ Бѣлева, ибо съ упадкомъ пристаней верховьевъ Волги, часть пеньки, скупаемой Бѣлевцами, миновала Бѣлевъ **). Къ второстепеннымъ рынкамъ, т. е. отпускавшимъ отъ 50,000 до 100,000 пудовъ трепанной пеньки, можно отнести половину остальныхъ городовъ Петербургскаго района, а также нѣкоторыя изъ сельскихъ поселеній, какъ напримѣръ: села Плохино и Брынь Жиздринскаго уѣзда, Залегощи Новосильскаго, Хотынецъ Карачевскаго (теперь станція Витебско-Орловской дороги) и слободу Михайловку Дмитросвапскаго уѣзда. Съ открытіемъ Витебско-Орловской и Московско-Курской дорогъ, значеніе крупныхъ рынковъ сильно измѣнилось, особенно же Болхова и Бѣлева, которые находятся на значительномъ разстояніи отъ желѣзныхъ дорогъ: отпускъ этихъ двухъ пунктовъ раздробился по ближайшимъ къ мѣсту покупокъ станціямъ желѣзныхъ путей.

---

*) Такъ какъ берковецъ трепанной пеньки, при отдѣлкѣ къ Петербургскому порту, получается, среднимъ числомъ, изъ $12^1/_2$ пудовъ сырца, то цифру сбора пеньки или количество сырца, свозимаго въ указанные города, можно принять болѣе на $^1/_5$, оговоривъ при этомъ, что въ главные рынки поступало иногда незначительное количество товара, оттрепаннаго въ другихъ мѣстахъ.

**) Въ Калугу, сходную по общему характеру торговли съ Бѣлевомъ, заходила прежде лишь часть пеньки, скупаемой Калужскими капиталистами; теперь эта пенька вовсе не поступаетъ сюда.

Рядомъ съ постоянными рынками пеньки, необходимо упомянуть также о временномъ ея рынкѣ, Свѣнской, или, въ просторѣчіи, Свинской ярмарки подъ Брянскомъ, которая до устройства Николаевской желѣзной дороги имѣла весьма важное значеніе для пеньковой торговли вообще. Свѣнская ярмарка была мѣстомъ съѣзда всѣхъ пеньковиковъ, торговавшихъ къ обоимъ портамъ, и крупныхъ прасоловъ, для закупки пеньки и конопляннаго масла и для разсчета по прежнимъ сдѣлкамъ. Пеньки закупалось здѣсь отъ $^1/_4$ до $^1/_3$ всего заграничнаго отпуска; кромѣ того, дѣлались покупки для канатныхъ заводовъ, такъ что среднее количество закупаемой тогда, на ярмаркѣ пеньки можно опредѣлить въ милліонъ пудовъ. Самый товаръ на Свѣнскую не привозился, почему ее можно назвать пеньковой биржей. Кромѣ торга продуктами пеньководства, здѣсь бывали закупки, въ незначительномъ количествѣ, сала — для отправки къ обоимъ портамъ, а также хлѣба для Рижскаго отпуска и на продовольствіе Бѣлоруссіи; но дѣла съ саломъ и хлѣбомъ примыкали къ пеньковой торговлѣ, подобно тому, какъ это происходило въ самой Ригѣ. Время для ярмарки — въ началѣ октября *), было выбрано самое удобное: въ эту пору окончательно опредѣлялись урожаи, какъ на продукты конопли, такъ и на хлѣбъ, притомъ портовые бывали при деньгахъ, полученныхъ за поставку въ портъ. И вотъ, на основаніи распросовъ объ урожаяхъ **), а также подъ вліяніемъ портовыхъ дѣлъ, производилась масса закупокъ, которыя регулировали потомъ цѣны въ теченіе зимы. Съ устройствомъ Николаевской дороги, сдѣлавшей доставку къ Петербургу возможной круглый годъ, пеньковикамъ, торговавшимъ къ этому порту, не было разсчету задаваться покупками съ разу; потому они, хотя являлись на Свѣнскую, но „дѣлали“ неохотно, и все менѣе и менѣе: въ концѣ 60-хъ годовъ, на Свѣнской закупалось для Петербурга не болѣе 50,000 пудовъ пеньки. По сооруженіи Риж-

---

*) Въ большей части статистическихъ описаній говорится, что начало Свѣнской ярмарки бываетъ 1-го октября: это ошибка, въ этотъ день храмовой праздникъ въ Свѣнскомъ монастырѣ, у котораго была ярмарка, начинается же она съ пріѣздомъ болѣе крупныхъ пеньковиковъ, что бываетъ обыкновенно 4—6 Октября, и продолжается нѣсколько дней. Для характеристики порядковъ на Свѣнской ярмаркѣ, можно привести здѣсь одинъ эпизодъ, извѣстный у ярмарочныхъ торговцевъ, подъ названіемъ: какъ N N (пеньковикъ) торговавшій въ Ригѣ) на ярмарку собирался. N N жилъ о ту пору въ Ригѣ; каждый день вытаскивали его тарантасъ на улицу, чистили и снаряжали въ дорогу, а ночью тарантасъ убирался на мѣсто. Межъ тѣмъ посылались письма изъ Риги въ Брянскъ: N N на ярмарку собирается, N N завтра выѣзжаетъ. Въ ожиданіи его покупокъ, продавцы держались крѣпко, и цѣна поднялась; N N только того и желалъ и нетронулся изъ Риги.

**) Торговцы начетчики выражаются про Свѣнскую, что здѣсь степь переговаривается съ Бѣлоруссіей о томъ, каковы были урожаи. Степью въ Смоленской губерніи и придесненскихъ мѣстахъ Орловской зовутъ центральный черноземъ, или почти тоже пространство, которое на верховьяхъ Волги извѣстно подъ названіемъ Украйны.

ско-Витебской желѣзной дороги, ярмарка стала утрачивать значеніе и для Риги; теперь она несомнѣнно упадетъ, такъ какъ вліяніе Риго-Орловско-Царицинскаго желѣзнаго пути на торговлю Риги несравненно болѣе вліянія Николаевской дороги для Петербурга. Переводъ ярмарки въ самый Брянскъ, послѣдовавшій по ходатайству земства, въ 1868 году, помочь дѣлу не можетъ, ибо для торговли города она не имѣетъ прямаго отношенія.

Не останавливаясь на способахъ перевозки пеньки къ Петербургу, указанныхъ во второй главѣ, переходимъ къ цѣнамъ, при чемъ, для характеристики цѣны вообще, разсмотримъ цѣну портовую, а для указанія соотношенія послѣдней съ цѣной внутреннихъ рынковъ, сравнимъ ее съ Болховской; такимъ образомъ, ниже будетъ приведена лишь цѣна молочки, тѣмъ болѣе, что цѣна сѣчки (попадающей въ Петербургъ, въ незначительномъ количествѣ, изо Ржева и иногда изъ Карачева), указана при обзорѣ Ржевской торговли. Какъ Петербургскія, такъ и Болховскія цѣны заимствованы изъ Биржевыхъ Вѣдомостей, первыя—изъ биржевыхъ извѣстій этой газеты, вторыя—изъ корреспонденцій, къ которымъ насъ обращали не разъ, во время поѣздки. Нижеслѣдующая таблица содержитъ въ себѣ среднія цѣны по мѣсяцамъ, на Петербургской биржѣ, за 1864—67 годы, за берковецъ молочки чистой или перваго сорта (въ рубляхъ и копѣйкахъ).

Мѣсяцы.	1864.	1865.	1866.	1867.	Среднее.
Январь . .	33,85	29,50	36,65	34,00	33,50
Февраль . .	33,35	30,00	37,50	33,00	33,45
Мартъ . . .	34,10	27,75	37,25	32,50	32,90
Апрѣль . .	32,35	27,00	35,50	32,25	31,75
Май. . . .	33,00	27,25	35,80	33,65	32,40
Іюнь . . .	33,15	28,30	38,00	34,60	33,50
Іюль . . .	33,50	29,05	37,00	36,50	34,00
Августъ . .	31,30	29,35	33,50	37,55	32,90
Сентябрь . .	31,15	31,05	30,60	36,30	32,25
Октябрь . .	28,75	33,50	34,00	36,00	33,05
Ноябрь. . .	28,00	34,75	34,00	35,00	32,95
Декабрь . .	29,00	35,65	34,25	35,75	33,65
Среднее за годъ .	31,80	30,25	35,35	34,75	33,05

Такъ какъ торговый годъ идетъ съ октября, то выведемъ также среднія годовыя цѣны, соображаясь съ этимъ періодомъ; сопоставляя ихъ съ высшей и нисшей цѣной въ году, получаемъ слѣдующія цифры (въ рубляхъ и копѣйкахъ).

	Средняя цѣна.	Высшая цѣна.	Нисшая цѣна.	Разница между высшей и нисшей цѣной.
1864—65 годъ. . .	28,75	31,05	27,00	4,05
1865—66 — . . .	35,45	38,00	30,60	7,40
1866—67 — . . .	34,40	37,55	32,25	5,30
Среднее за три года.	32,85	35,50	29,95	5,55

Теперь мы имѣемъ дѣло съ трехлѣтіемъ, въ которомъ два года немного превышаютъ среднее за весь періодъ, а третій значительно ниже онаго; такимъ образомъ, трехлѣтіе это можно считать почти нормальнымъ. Средняя цѣна за берковецъ молочки чистой была въ ту пору, въ Петербургѣ, 32 рубля 85 копѣекъ, а разность между высшей и нисшей цѣной, или размѣръ колебаній цѣны, 5 рублей 55 копѣекъ, т. е. почти 17% средней цѣны. Значеніе среднихъ годовыхъ цѣнъ выяснится ближе, если сопоставить ихъ съ количествомъ вывоза въ соотвѣтствующее время (цѣну 1864—65 года съ отпускомъ 1865 и т. д.), что сдѣлано въ слѣдующей таблицѣ.

	Средняя цѣна въ руб. и копѣйкахъ.	Возвышеніе или паденіе цѣны въ %.	Вывозъ изъ Петербурга пеньки въ тыс. пудовъ.	Увеличеніе или уменьшеніе вывоза въ %.
1864—65 годъ. . .	28,75	—	1944	—
1865—66 — . . .	35,45	+23,3	1739	—10,5
1866—67 — . . .	34,40	— 2,9	1523	—12,3

Цифры эти надо, въ свою очередь, дополнить свѣдѣніями объ урожаяхъ; причемъ необходимо замѣтить, что дѣла съ пенькой обусловливаются совокупностью двухъ урожаевъ, ибо въ каждую навигацію вывозъ состоитъ, какъ изъ новой пеньки, т. е. урожая предъидущаго года, такъ и изъ *пеньки-старки*—урожая запрошлаго года. Въ 1863 и 1864 годахъ урожаи на пеньку были хорошіе, что и объясняетъ низкую цѣну 1864—65 года, несмотря на обиліе вывоза; въ 1865 году урожай былъ дурной, и количествомъ, и качествомъ: пеньки получено было вдвое менѣе противъ предъидущаго года, и цѣна поднялась почти на цѣлую четверть (23,3%), тѣмъ болѣе, что спросъ въ большей части года былъ оживленнѣе предъидущаго; но какъ этотъ оживленный спросъ былъ съ перерывами, то общее количество вывоза оказалось менѣе 1864—65 года на 1/10. Въ 1866 году урожай былъ между среднимъ и хорошимъ, вывозъ же менѣе прошлогодняго на 12%; несмотря

на это, цѣна понизилась всего на 3°/о, такъ какъ совокупность урожаевъ 1865 и 1866 годовъ была ниже средняго. Такимъ образомъ, цѣна на пеньку устанавливается путемъ борьбы двухъ факторовъ: урожая и заграничнаго спроса, причемъ главное значеніе принадлежитъ первому. Выводъ этотъ совершенно согласенъ съ показаніями тѣхъ изъ портовыхъ торговцевъ, которые, не увлекаясь подробностями, обобщаютъ вопросъ. По замѣчанію этихъ лицъ, главное значеніе урожая въ дѣлѣ цѣны объясняется тѣмъ, что Англія и сѣверная Европа безъ нашей пеньки обойтись не могутъ, Итальянская пенька идетъ во Францію, а Манильская, по посредственной ея добротѣ, неопасный конкуррентъ; размѣры же заграничнаго спроса обусловливаются, между прочимъ, качествомъ урожая тамъ на сельско-хозяйственные продукты вообще, ибо при неурожаѣ населеніе покупаетъ менѣе всякихъ товаровъ, въ томъ числѣ и пеньковыхъ.

Что касается до соотношенія между цѣной въ портѣ и на внутреннихъ рынкахъ, то наши данныя позволяютъ лишь сдѣлать попытку къ разрѣшенію этого вопроса, такъ какъ цѣны по Болхову относятся всего къ двумъ годамъ; 1864 и 1865. Приводимъ эти послѣднія цѣны по мѣсяцамъ (за берковецъ молочки чистой), рядомъ съ Петербургскими цѣнами.

Мѣсяцы.	1864. Петербургъ.	Болховъ.	Разница между цѣнами.	1865. Петербургъ.	Болховъ.	Разница между цѣнами.
Январь . . .	33,85	27,50	6,35	29,50	—	—
Февраль. . .	33,35	27,50	5,85	30,00	—	—
Мартъ . . .	34,10	26,00	8,10	27,75	21,75	6,00
Апрѣль . . .	32,35	25,75	6,60	27,00	—	—
Май . . .	33,00	24,75	8,25	27,25	19,60	7,45
Іюнь. . . .	33,15	26,00	7,15	28,30	20,35	7,95
Іюль. . . .	33,50	26,00	7,50	29,05	21,35	7,70
Августъ. . .	31,30	—	—	29,35	22,75	6,60
Сентябрь . .	31,15	23,25	7,90	21,05	23,00	8,05
Октябрь . .	28,75	22,00	6,75	33,50	25,00	8,50
Ноябрь . . .	28,00	21,50	7,50	34,75	26,50	8,25
Декабрь . .	29,00	22,75	6,25	35,65	27,75	7,90
Среднее за годъ	31,80	24,80	7,00	30,25	23,10	7,15

Судя по этимъ свѣдѣніямъ, можно сказать, что цѣны на внутреннихъ рынкахъ находятся вообще въ соотвѣтствіи съ портовыми; разность между Петербургской и Болховской цѣной, въ обоихъ годахъ, почти одинакова. Иначе и быть не можетъ, такъ какъ главное назначеніе пеньки—

вывозъ заграницу. Но, въ частности, размѣры колебаній цѣны внутри края гораздо крупнѣе: такъ, съ мая по декабрь 1865 года цѣна на Петербургской биржѣ поднялась на 30,8%, а въ Болховѣ на 41,6%; чтобы выяснить это, надо припомнить приведенныя уже разъ слова одного изъ портовыхъ торговцевъ, что стоитъ только цѣнѣ въ портѣ подняться на рубль, какъ полетятъ телеграммы во всѣ стороны: „мнѣ купить, мнѣ". Разность между Болховской и Петербургской цѣной, равная въ одномъ году 7, а въ другомъ 7 рублямъ 15 копѣйкамъ, получитъ болѣе опредѣленное значеніе, если сопоставить съ ней стоимость доставки изъ Болхова въ портъ. Доставка эта въ разсматриваемые годы происходила преимущественно, чрезъ пристань Крутогорье, Окой до Коломны и далѣе по желѣзнымъ линіямъ; стоимость ея отъ Крутогорья до станціи Николаевской дороги въ Петербургѣ указана во второй главѣ, въ 37,34 копѣйки съ пуда; слѣдовательно, доставку отъ самаго Болхова до пеньковаго буяна въ Петербургѣ, можно считать не болѣе 45 копѣекъ, или 4 рублей 50 копѣекъ на берковецъ; на расходы въ портѣ торговцы считали (можетъ быть, преувеличивая), одинъ рубль на берковецъ. Такимъ образомъ барышъ заключается, круглымъ счетомъ, въ 1 рублѣ 50 копѣйкахъ на берковецъ, что, при средней цѣнѣ пеньки въ Болховѣ, въ 24 рубля, даетъ всего 6%. При подобныхъ условіяхъ, нельзя не вспомнить поговорки про пеньку и ея хозяина: „везется въ рогожѣ, и самъ ходи въ рогожѣ".

Отличіе торговли конoплянымъ масломъ отъ пеньковой заключается въ томъ, что масло находится въ рукахъ гораздо меньшаго числа производителей и торговцевъ. Причиной тому условія самаго производства: выгодно бить масло на продажу лишь владѣльцамъ маслобоенъ, такъ какъ остальнымъ надо лишиться выжимокъ (макухи), которыя составляютъ главный доходъ при выбивкѣ и служатъ отличнымъ кормомъ для скота. Правда, существуетъ плата за „пробой", деньгами; но для бѣдняковъ она не мыслима, и крестьяне, выбивающіе масло на свой обиходъ, на чужихъ маслобойняхъ платятъ обыкновенно, частію макухой, частію деньгами. Владѣльцы маслобоенъ принадлежатъ къ крестьянамъ болѣе достаточнымъ, живущимъ большими семьями; многіе изъ нихъ играютъ роль кулаковъ, покупая сѣмя для выбивки, а также получая его за денежный долгъ *). Вмѣстѣ съ

*) При отдачѣ конопли за долгъ, насыпка принадлежитъ кредитору и производится по поговоркѣ, обратившейся въ правило: «своя рука владыка». Такой способъ насыпки предоставляется кредитору сверхъ процентовъ; не даромъ же говорятъ ему крестьяне, прося въ займы: «уважимъ тебя конопелькой». Отдача долга коноплей можетъ служить образчикомъ уплаты всѣхъ сельскихъ долговъ. Надо прибавить только, что кредиторъ любитъ, чтобъ должникъ ставилъ еще ему въ праздники, штофъ водки; тогда кредиторъ одобрительно отзывается про заемщика, говоря, что тотъ «его нраву не препятствуетъ».

тѣмъ они берутъ коноплю на пробой у торговцевъ; въ этомъ случаѣ, на бочку масла въ 25 пудъ дается обыкновенно 18 и 18½ четвертей сѣмени; плату за пробой составляетъ макуха и излишекъ выхода масла, если таковой окажется. Въ послѣднее время, впрочемъ, въ центральной Россіи торговцы перестаютъ давать сѣмя на пробой крестьянамъ, потому что послѣдніе болѣе и болѣе плутуютъ при выбивкѣ; плутовство это обусловливается, надо думать, отчасти тѣмъ, что сами торговцы обращаютъ главное вниманіе не на вкусъ масла, а на цвѣтъ его (чтобъ было свѣтло), имѣя въ виду, что заграницу масло идетъ не для пищи; интересы же главныхъ потребителей—Русскаго люда не принимаются въ разсчетъ, на томъ, должно быть, основаніи, что потребители эти безъ масла не обойдутся. Вмѣсто отдачи сѣмени на пробой, торговцы продаютъ теперь сѣмя крестьянамъ, промышляющимъ выбивкой или такъ называемымъ *конопельщикамъ*, а эти послѣдніе, выбивъ масло, продаютъ его тѣмъ же торговцамъ.

Будучи сами кулаками, производители масла продаютъ его прямо крупнымъ прасоламъ: выбьетъ мужикъ боченокъ пудовъ въ 10—12 и везетъ его въ городъ, къ знакомому купцу; если же верстъ за 100 или болѣе есть крупный рынокъ, онъ ѣдетъ туда, только бы продать по выгоднѣе. При такомъ порядкѣ, число рынковъ масла менѣе числа рынковъ пеньки и количество привоза масла въ извѣстный пунктъ не соотвѣтствуетъ сбору въ немъ пеньки; ближайшимъ доказательствомъ тому служитъ одинъ изъ главныхъ рынковъ масла—Сухиничи, принадлежащія по сбору пеньки къ второстепеннымъ пунктамъ.

Главный расходъ масла—на внутреннее потребленіе; за границу идетъ лишь излишекъ и въ весьма небольшомъ количествѣ: въ пятилѣтіе 1865—69 годовъ масла вывозилось, среднимъ числомъ, всего 194,000 пудовъ; впрочемъ вывозъ погодно представлялъ въ дѣйствительности рѣзкія колебанія, въ виду зависимости исключительно отъ урожая. Въ послѣдніе тридцать лѣтъ вывозъ масла уменьшился только на 5,000 пудовъ, но, сравнительно съ отпускомъ во второе десятилѣтіе текущаго столѣтія, вывозъ теперь вдвое менѣе; правда, увеличивается отпускъ конопляннаго сѣмени, но это невыгоднѣе. Вывозъ сѣмени, составлявшій тридцать лѣтъ тому 74,000 четвертей, въ 1865—69 годахъ возросъ до 97,000 четвертей; подобно маслу, онъ представляетъ погодно рѣзкія колебанія *). Вывозъ конопляннаго сѣмени идетъ

*) Сравниваемыя съ вывозомъ 1865—69 годовъ цифры масла и конопли принадлежатъ къ пятилѣтію 1837—1841 годовъ и взяты изъ объясненій къ Хозяйственно-Статистическому Атласу Европейской Россіи (изданіе 4), гдѣ пятилѣтія представлены не по десятилѣтнимъ періодамъ. Какъ въ этомъ изданіи, такъ и въ Видахъ Внѣшней Торговли, вывозъ конопляннаго масла показанъ вмѣстѣ со льнянымъ, но отпускъ льнянаго масла ничтожный.

почти исключительно изъ Риги, Петербургъ имъ вовсе не занимается; по вывозу же масла, Петербургъ имѣетъ главное значеніе и отпускаетъ болѣе чѣмъ втрое противъ Риги, а именно; въ 1865—69 годахъ, среднее количество вывоза изъ Петербурга составляло 140,000 пудовъ, изъ Риги 41,000, изъ остальныхъ же портовъ и сухопутьемъ вывозилось только 13,000 пудовъ. Въ виду незначительнаго вывоза изъ Риги, районы масла къ Петербургу и Ригѣ постоянно составляли одно цѣлое: правда, двое изъ главныхъ рынковъ масла—Сухиничи и Бѣлевъ, тянутъ, въ отношеніи внѣшней торговли, исключительно къ Петербургу, за то въ Сухиничи привозится масло изъ Рижскаго пеньковаго района; Орелъ, также первостепенный рынокъ масла, отпускаетъ его къ обоимъ портамъ. Правильнѣе потому раздѣлить рынки масла, по мѣстностямъ для внутренняго потребленія; въ этомъ отношеніи, Сухиничи, Орелъ, Бѣлевъ продовольствуютъ сѣверную и центральную полосы, рынки Задесенья Черниговской губерніи, изъ коихъ главную роль играетъ заштатный городъ Стародубскаго уѣзда Погаръ, снабжаютъ преимущественно Малороссію и Новороссію.

Обращаясь въ частности къ рынкамъ первой категоріи, прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что, до времени сооруженія желѣзныхъ дорогъ, главное значеніе между ними принадлежало Сухиничамъ; теперь же, по количеству оборотовъ, Сухиничи сравнялись съ Орломъ. Упадокъ Сухиничской торговли, тогда какъ масло идетъ въ весьма небольшомъ количествѣ, по рельсовомъ путямъ, обусловливается тѣмъ, что желѣзныя дороги роняютъ вообще значеніе пунктовъ, торгующихъ чужими продуктами, а эти продукты, какъ было указано во второй главѣ, составляли большую часть товара на Сухиничскомъ рынкѣ, потому что Сухиничи лежатъ почти на окраинѣ пеньководства. Среднее количество привоза масла въ Сухиничи и Орелъ, можно опредѣлить, для каждаго пункта отдѣльно, въ 300,000 пудовъ; въ сороковыхъ годахъ, въ Сухиничи привозилось болѣе чѣмъ вдвое. Покупка на этихъ рынкахъ, а также въ Бѣлевѣ, происходитъ отъ торговцевъ другихъ городовъ и отъ крестьянъ; покупка отъ крестьянъ называется *„сливкой“*, потому что крестьянское масло привозится въ боченкахъ и сливается затѣмъ покупщиками въ бочки 25 пудоваго вѣса. Что же касается до купеческаго масла, то, по своей посудѣ, оно называется *бочковымъ*. Крестьянское масло составляетъ въ Сухиничахъ не болѣе 1/3 всего количества привоза, и поступаетъ отъ крестьянъ южной части Калужской губерніи и ближайшихъ мѣстъ Орловской; бочковое масло въ Сухиничахъ преимущеественно изъ Карачева, Брянска, Трубчевска, Сѣвска. Главный привозъ въ Сухиничи, зимой на базары, бывающіе еженедѣльно по пятницамъ, а также на афанасьевскую ярмарку 18 января; на базары, смотря по уро-

жаю и состоянію саннаго пути, поступаетъ отъ 200 до 800 бочекъ, въ рѣдкихъ случаяхъ до 1000, иногда за то всего 100 бочекъ. Афанасьевская ярмарка была прежде срокомъ поставки масла, купленнаго для Петербурга на Свѣнской. Главными покупателями въ Сухиничахъ, кромѣ мѣстныхъ торговцевъ, Бѣлевскіе и Калужскіе капиталисты, изъ коихъ первые дѣлаютъ крупныя покупки и въ своемъ городѣ; главная отправка изъ Сухиничъ—въ Петербургъ, для вывоза за границу и на городское потребленіе, а также въ Москву, Тверь, Ржевъ, Старую Руссу, Весьегонскъ. Въ Петербургъ масло слѣдуетъ чрезъ пристани верховьевъ Волги, въ другіе же города—прямо гужомъ; для внутренней торговли, масло отпускается не закупленнымъ впередъ и притомъ, въ небольшіе города, преимущественно ко времени ярмарокъ. Главная отправка для внутренней торговли, изъ Орла и Бѣлева въ Москву, Окой и гужомъ.

Цѣна на масло зависитъ вполнѣ отъ урожая сѣмени; въ частности, масло бездѣлицей дороже или, чтò рѣдко, дешевле сѣмени, смотря по добротѣ послѣдняго, и по количеству требованій на коноплю изъ Риги. Замѣчанія эти подтверждаются слѣдующими средними цѣнами на масло и сѣмя въ Сухиничахъ, подъ конецъ осени трехъ кряду лѣтъ ($186\frac{4}{}$—66), причемъ, рядомъ съ цѣнами, указано качество урожая на сѣмя (вообще рѣдко совпадающее съ урожаемъ волокна), и количество вывоза конопли заграницу, въ слѣдующемъ году; цѣны на сѣмя—за четверть, а на масло за $1^1/_2$ пуда, т. е. за среднее количество выхода масла изъ четверти сѣмени.

	Цѣна конопли.	Цѣна масла.	Урожай конопли.	Вывозъ конопли въ тысячахъ четвертей.
Осень 1864 года	4 р. 30 к.	4 р. 23 к.	средній	104
„ 1865 „	5 „ 50 „	5 „ 77 „	дурной	54
„ 1866 „	4 „ 12 „	4 „ 26 „	очень хорошій	153
Среднее . .	4 р. 64 к.	4 р. 75 к.	—	102

О соотношеніи между цѣной масла на внутреннихъ рынкахъ и въ портѣ, можно отчасти судить по слѣдующей таблицѣ, гдѣ приведены среднія годовыя цѣны за пудъ масла, а также высшая и низшая его цѣны, на Петербургской биржѣ и въ Сухиничахъ, въ 1864—67 годахъ, причемъ за годичный періодъ принято время съ октября по мартъ, когда происходятъ главныя покупки масла внутри края. Цѣны эти, относящіяся къ бочковому маслу, указаны въ рубляхъ и копѣйкахъ.

	Сухиничи. Средняя цѣна.	Высшая цѣна.	Нисшая цѣна.	Разность между высшею цѣною и нисшею.	Петербургъ. Средняя цѣна.	Высшая цѣна.	Нисшая цѣна.	Разность между высшею цѣною и нисшею.	Разность между средней цѣной обоихъ пунктовъ.
1864—65 г.	2,89	2,95	2,83	0,12	3,70	3,85	3,47	0,38	0,81
1865—66 „	3,93	4,11	3,81	0,30	4,65	4,95	4,40	0,55	0,27
1866—67 „	2,80	2,85	2,73	0,12	3,61	3,80	3,57	0,23	0,81
Среднее . . .	3,20	3,30	3,12	0,18	3,98	4,20	3,81	0,39	0,78

Данныя эти свидѣтельствуютъ, что соотвѣтствіе между цѣной масла на внутреннихъ рынкахъ и въ портѣ имѣетъ совершенно иной характеръ, какъ въ цѣнахъ на пеньку: размѣры годичныхъ колебаній цѣны несравненно крупнѣе въ портѣ, чѣмъ внутри края, т. е. ходомъ торговли управляетъ не портъ, какъ въ пенькѣ, а внутреннія рынки, что̀ неизбѣжно, когда вывозъ составляетъ лишь излишекъ внутренняго потребленія. Въ окончательномъ результатѣ, конопляное масло имѣетъ лишь одно общее съ пенькой, что находится въ рукахъ части ея производителей и торговцевъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

(Всѣ цифры таблицъ приведены въ тысячахъ пудовъ).

ТАБЛИЦА I.

Отпускъ транзитныхъ продуктовъ отъ пристаней верховьевъ Волги.

Годы.	Пеньки.	Масла коноплян. и подсолнечн.	Сала.	Итого.	Отпускъ пеньки отъ верхнеокскихъ пристаней.
1838	1.766	203	898	2.867	Свѣдѣнія не полны.
1839	2.105	625	1.089	3.819	
1840	1.467	57	631	2.155	
Среднее.	1.779	295	873	2.947	
1859	1.202	199	247	1.648	460
1860	1.174	30	119	1.323	398
1861	760	137	34	931	540
1862	926	96	61	1.083	606
Среднее.	1.016	115	115	1.246	501
1863	288	72	85	445	771
1864	142	204	110	456	802
1865	383	249	147	779	801
1866	668	126	171	965	725
1867	116	355	140	611	961
1868	209	82	40	331	1.022
Среднее.	301	181	115	597	847
1869	6	75	18	99	384

Прим. Свѣдѣнія 1838—40 годовъ, заимствованныя изъ изданій бывшаго Управленія Путей Сообщенія, имѣютъ цѣлью дать понятіе объ отпускѣ въ сороковыхъ годахъ, среднее количество котораго они превышаютъ, по словамъ торговцевъ, немногимъ; данныя же за срединные годы этого десятилѣтія не были, къ сожалѣнію, отпечатаны. Начиная съ 1859 года, когда введены существующія теперь формы регистраціи на водяныхъ путяхъ, цифры выписаны изъ подлинныхъ вѣдомостей начальниковъ дистанцій.

Къ главѣ III.

ТАБЛИЦА II.

Отпускъ мѣстныхъ продуктовъ отъ пристаней верховьевъ Волги.

Годы.	Овса.	Сѣмени льнянаго.	Льна.	Пряжи пеньковой.	Итого.
1838	2.004	272	1	57	2.334
1839	1.180	285	2	112	1.579
1840	762	37	—	114	913
Среднее.	1.315	198	1	94	1.608
1859	2.034	418	23	138	2.613
1860	555	335	44	146	1.080
1861	894	356	58	132	1.440
Среднее.	1.161	370	41	139	1.711
1862	85	374	27	182	668
1863	969	846	34	137	1.986
1864	982	528	84	198	1.792
1865	631	1.196	72	272	2.171
1866	1.449	702	123	189	2.463
1867	1.314	884	165	189	2.552
1868	975	922	179	163	2.239
1869	234	634	91	139	1.098
Среднее.	830	761	97	184	1.872

ТАБЛИЦА III.

Привозъ Окой, въ Калугу хлѣбныхъ продуктовъ.

Годы.	Ржи	Пшеницы.	Овса	Муки ржаной	Муки пшеничной.	Крупъ гречневыхъ.	Другихъ хлѣбовъ.	Итого.
1859	368	294	37	210	40	139	41	1.129
1860	314	175	49	192	55	131	39	955
1861	434	255	115	219	70	136	83	1.312
1862	601	202	73	291	67	139	36	1.409
1863	619	214	55	226	33	126	32	1.305
1864	416	193	111	120	46	144	24	1.054
1865	753	139	89	171	32	147	18	1.349
1866	622	98	82	166	21	153	30	1.172
1867	400	39	38	75	51	133	20	756
1868	556	84	41	121	78	274	52	1.206
1869	714	171	32	119	9	156	24	1.225
Среднее за 1860—69 годы.	543	157	68	170	46	154	36	1.174
Среднее за 1848—57 годы. *)	668	377	57	366	38	201	81	1.788
Увеличеніе или уменьшеніе въ 60 годахъ.	—125	—220	+11	—196	+8	—47	—45	—614

*) Взято изъ Военно-Статистическаго описанія Калужской губерніи г. Попроцкаго (Матеріалы для Статистики Россіи).

ТАБЛИЦА IV.

Привозъ Волгой, во Ржевъ хлѣбныхъ продуктовъ.

Годы.	Ржи.	Муки ржаной.	Муки пшеничной	Крупъ гречневыхъ.	Другихъ хлѣбовъ.	Итого.
1859	12	68	69	131	1	281
1860	24	29	52	42	2	149
1861	—	8	64	1	2	75
Среднее.	12	35	62	58	2	169
1862	—	8	63	103	13	187
1863	147	58	56	72	12	345
1864	18	38	41	117	4	218
Среднее.	55	35	53	97	10	250
1865	69	163	51	33	6	322
1866	37	17	57	20	3	134
1867	95	53	66	164	6	384
Среднее.	67	78	58	72	5	280
1868	357	290	37	194	8	886
1869	517	351	52	257	13	1.190

Къ главѣ V.

ТАБЛИЦА V.

Среднее количество вывоза за границу продуктовъ пеньководства.

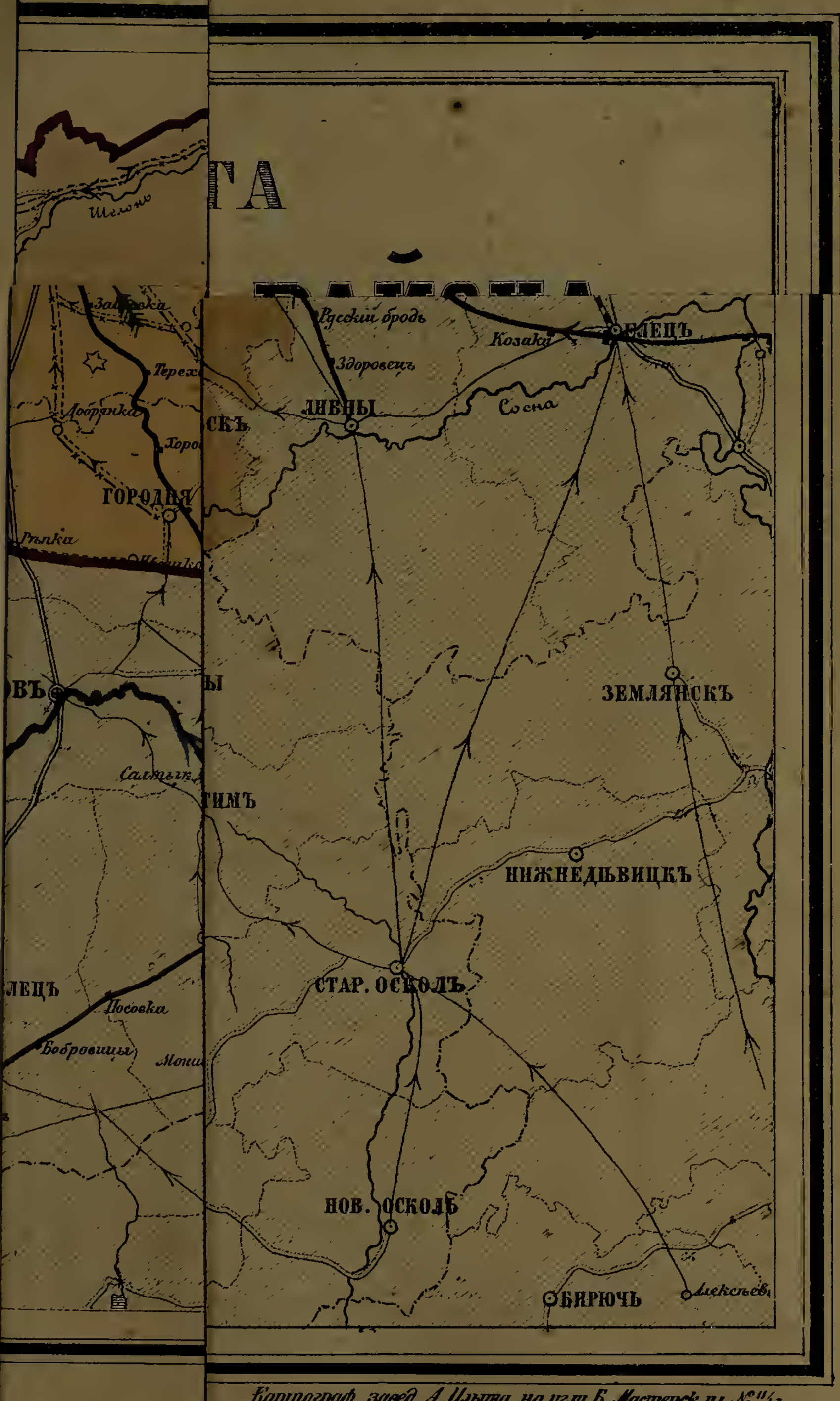
а) пеньки.

Годы.	С.Петербургъ.	Рига.	Другіе порты и сухопутье.	Итого.
1830—34	1.726	711	187	2.624
1835—39	2.094	891	121	3.106
1840—44	1.533	1.057	64	2.654
1845—49	1.768	906	60	2.734
1857—59	1.622	1.371	103	3.096
1860—64	1.655	1.222	126	3.003
1865—69	1.682	1.217	234	3.133

б) коноплянаго сѣмени и масла.

Годы.	Сѣмени. (въ тыс. четв.).	Масла. (въ тысяч. пуд.).
1832—36	54	252
1837—41	74	199
1842—46	103	108
1857—59	43	178
1860—64	14	107
1865—69	97	194

Прим. Различіе между годами въ пятилѣтіяхъ первой и второй части таблицы объясняется тѣмъ, что части эти пришлось заимствовать изъ разныхъ источниковъ, а именно первую—изъ Отчета Коммиссіи по изслѣдованію пеньководства въ 1849 году и Видовъ Внѣшней Торговли, вторую — изъ Объясненій къ Хозяйственно-Статистическому Атласу Европейской Россіи (изданіе 4) и Видовъ Торговли. Годы 1850—56 выпущены преимущественно потому, что половина этого періода ненормальная, вслѣдствіе Крымской войны.



Картограф. завед. А. Ильина, на углу Б. Мастерск. ул. № 11/43.

ТАБЛИЦА V.

Среднее количество вывоза за границу продуктовъ пеньководства.

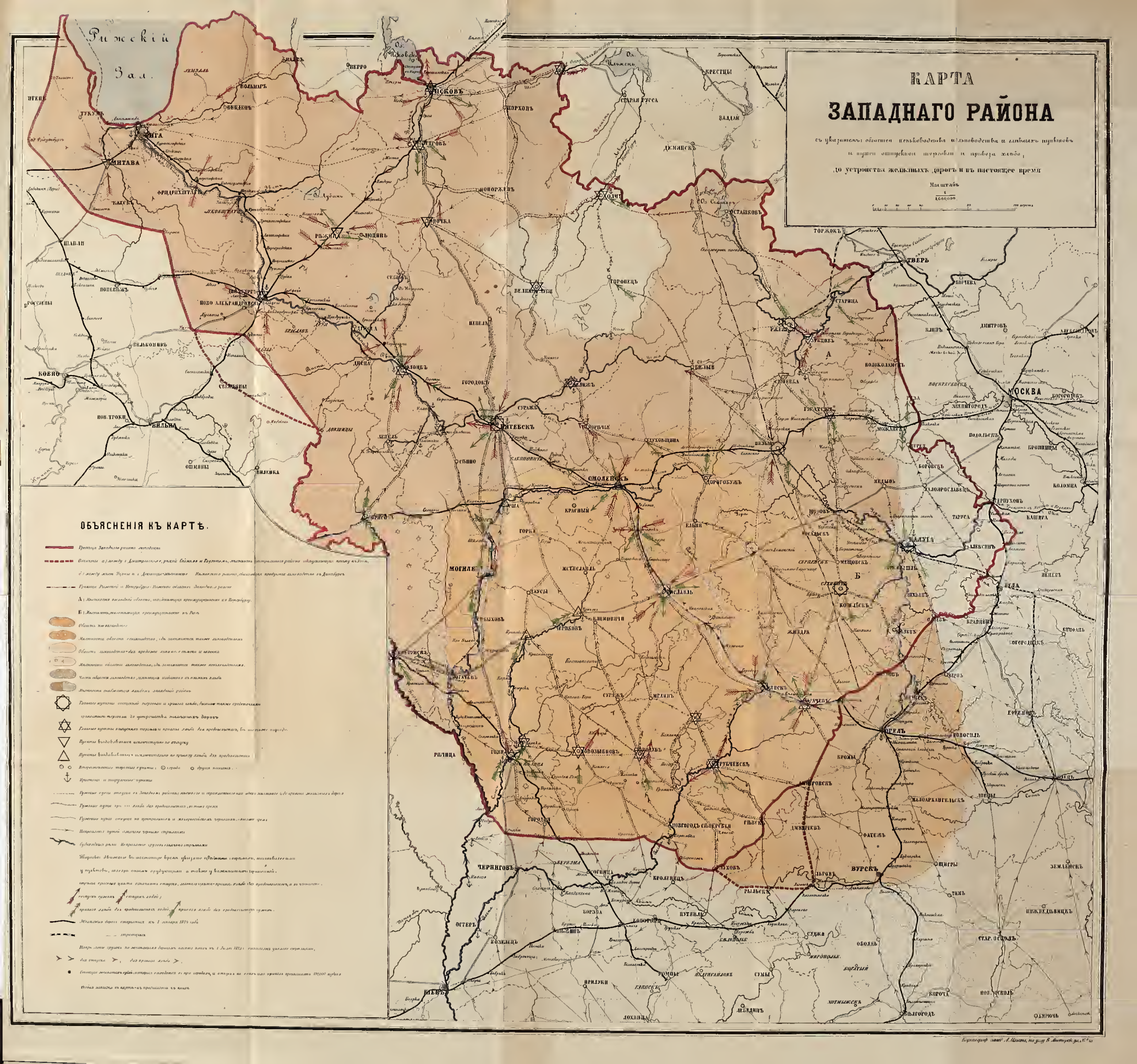
а) пеньки.

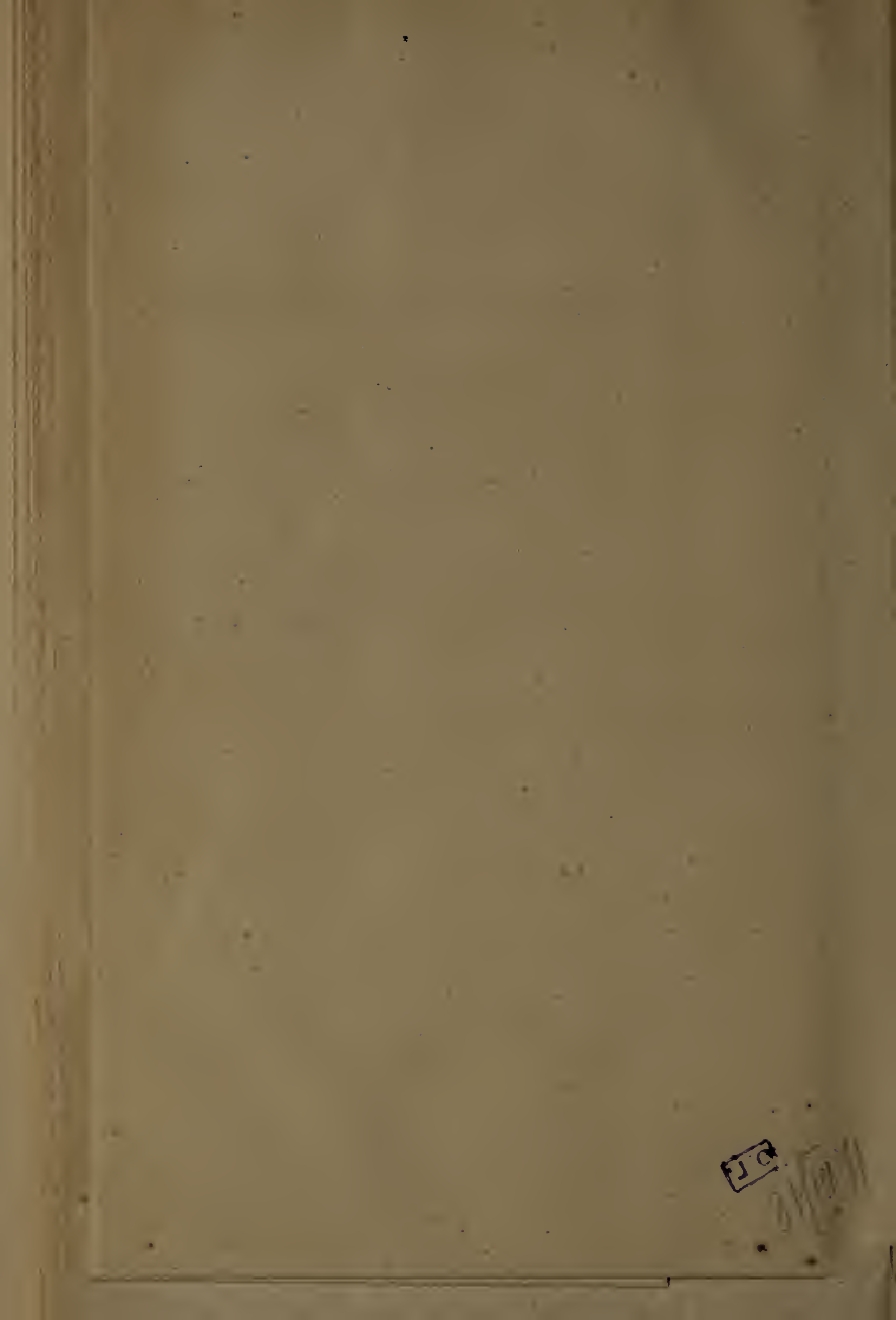
Годы.	С.Петербургъ.	Рига.	Другіе порты и сухопутье.	Итого.
1830—34	1.726	711	187	2.624
1835—39	2.094	891	121	3.106
1840—44	1.533	1.057	64	2.654
1845—49	1.768	906	60	2.734
1857—59	1.622	1.371	103	3.096
1860—64	1.655	1.222	126	3.003
1865—69	1.682	1.217	234	3.133

б) коноплянаго сѣмени и масла.

Годы.	Сѣмени. (въ тыс. четв.).	Масла. (въ тысяч. пуд.).
1832—36	54	252
1837—41	74	199
1842—46	103	108
1857—59	43	178
1860—64	14	107
1865—69	97	194

Прим. Различіе между годами въ пятилѣтіяхъ первой и второй части таблицы объясняется тѣмъ, что части эти пришлось заимствовать изъ разныхъ источниковъ, а именно первую—изъ Отчета Коммиссіи по изслѣдованію пеньководства въ 1849 году и Видовъ Внѣшней Торговли, вторую — изъ Объясненій къ Хозяйственно-Статистическому Атласу Европейской Россіи (изданіе 4) и Видовъ Торговли. Годы 1850—56 выпущены преимущественно потому, что половина этого періода ненормальная, вслѣдствіе Крымской войны.


КАРТА
ЗАПАДНАГО РАЙОНА
до устройства желѣзныхъ дорогъ и въ настоящее время
Масштабъ
ОБЪЯСНЕНІЯ КЪ КАРТѢ.
Рижскій Зал.
ПСКОВЪ
РИГА
МИТАВА
ОСТРОВЪ
ПОРХОВЪ
СТАРАЯ РУССА
КРЕСТЦЫ
ВАЛДАЙ
ДЕМЯНСКЪ
ХОЛМЪ
ОСТАШКОВЪ
ТОРЖОКЪ
ТВЕРЬ
СТАРИЦА
РЖЕВЪ
ЗУБЦОВЪ
ВОЛОКОЛАМСКЪ
ДМИТРОВЪ
КЛИНЪ
МОСКВА
ЗВЕНИГОРОДЪ
МОЖАЙСКЪ
ГЖАТСКЪ
ВЯЗЬМА
ДОРОГОБУЖЪ
СМОЛЕНСКЪ
ВИТЕБСКЪ
ПОЛОЦКЪ
ДИНАБУРГЪ
ВИЛЬНА
КОВНО
ШАВЛИ
ВЕЛИКІЕ ЛУКИ
ТОРОПЕЦЪ
НЕВЕЛЬ
СЕБЕЖЪ
ОРША
МОГИЛЕВЪ
БЫХОВЪ
РОГАЧЕВЪ
ГОМЕЛЬ
ГОРКИ
МСТИСЛАВЛЬ
РОСЛАВЛЬ
ЕЛЬНЯ
КАЛУГА
СЕРПУХОВЪ
ТАРУСА
АЛЕКСИНЪ
КАШИРА
КОЛОМНА
БРОННИЦЫ
ПОДОЛЬСКЪ
БОРОВСКЪ
МАЛОЯРОСЛАВЕЦЪ
МЕДЫНЬ
ЖИЗДРА
БРЯНСКЪ
КАРАЧЕВЪ
ОРЕЛЪ
КРОМЫ
ТРУБЧЕВСКЪ
ПОЧЕПЪ
СТАРОДУБЪ
НОВОЗЫБКОВЪ
СУРАЖЪ
НОВГОРОДЪ СѢВЕРСКІЙ
СЕВСКЪ
ДМИТРІЕВЪ
ФАТЕЖЪ
КУРСКЪ
ЛЬГОВЪ
РЫЛЬСКЪ
ЧЕРНИГОВЪ
КІЕВЪ
НѢЖИНЪ
КОНОТОПЪ
ПУТИВЛЬ
РОМНЫ
СУМЫ
БѢЛГОРОДЪ
ЩИГРЫ
ЕЛЕЦЪ
ЗЕМЛЯНСКЪ
ТУЛА
КРАПИВНА
БОГОРОДИЦКЪ
ЕФРЕМОВЪ


J C

Труды экспедиции, снаряженной
Вольным Эконом. и Рус. Геогр. об-вами
для исслед. хлебной торговли и произ-
водительности в России.

Т. 4, вып. 2.

Торговое движение по Волжско-
Мариинскому водному пути

Исследование Л. Борковского

1874

Т.4, вып 2

1874

ТРУДЫ
ЭКСПЕДИЦІИ,

СНАРЯЖЕННОЙ

ИМПЕРАТОРСКИМИ

ВОЛЬНЫМЪ ЭКОНОМИЧЕСКИМЪ

И

РУССКИМЪ ГЕОГРАФИЧЕСКИМЪ

ОБЩЕСТВАМИ,

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ХЛѢБНОЙ ТОРГОВЛИ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ
ВЪ РОССІИ.

Томъ IV.

Выпускъ вторый.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1874.

Труды экспед. для исслед. хл. торг. и произв. в России т. 4, вып. 2.

ТОРГОВОЕ ДВИЖЕНІЕ

ПО

ВОЛЖСКО-МАРІИНСКОМУ ВОДНОМУ ПУТИ.

ИЗСЛѢДОВАНІЕ

И. БОРКОВСКАГО,

Дѣйствительнаго члена Императорскаго Русскаго Географическаго и Императорскаго Вольнаго Экономическаго Обществъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Бр. Пантелеевыхъ. Казанская ул., № 33.

1874.

Печатано по распоряженію Императорскаго Русскаго Географическаго Общества.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.



ПРЕДИСЛОВІЕ.

Изслѣдуя хлѣбную торговлю на Верхней и Средней Волгѣ въ 1867—1869 годахъ, по необходимости мнѣ пришлось совершить поѣздку и на Нижнюю Волгу, съ цѣлью провѣрки и пополненія тѣхъ свѣдѣній, которыя были мною собраны выше Нижняго *). За тѣмъ служебная командировка на Волгу въ 1870 году дала мнѣ возможность обнять движеніе не только хлѣба, но и *всѣхъ прочихъ товаровъ*, обращающихся между Рыбинскомъ и Нижнимъ, а также и по Маріинскому водному пути. Имѣя такимъ образомъ общую картину движенія выше Нижняго, въ 1871 году, я, уже по собственной иниціативѣ, совершилъ поѣздку въ Низовья Волги, съ цѣлью дополненія сказанной работы изслѣдованіемъ *вплоть до Астрахани*.

Всѣ эти поѣздки даютъ такимъ образомъ возможность представить *полную картину движенія по Волжско-Маріинскому водному пути*, который служитъ главнымъ проводникомъ торговой жизни въ Сѣверо-Восточной полосѣ Россіи, лежащей между Каспійскимъ и Балтійскимъ морями.

Въ картинѣ этой, весьма наглядно выразится какъ производительная такъ и потребительная сила мѣстностей, прилегающихъ къ этой артеріи.

Приступая за тѣмъ къ изложенію самаго предмета, скажемъ, предварительно, нѣсколько словъ о группировкѣ собраннаго матеріала.

Общая масса товаровъ, обращающихся на Волжско-Маріинскомъ пути,—не считая лѣсныхъ произведеній, сплавляемыхъ въ плотахъ и гонкахъ,—составляетъ грузъ около 300 мил. пудовъ, цѣнностью около 200 мил. р. **). Товары эти имѣютъ около 300 разныхъ званій.

---

*) По плану *хлѣбной экспедиціи* г. Нижній служитъ раздѣльнымъ пунктомъ между Верхне-и Нижневолжскимъ районами.

**) Здѣсь нужно замѣтить, что изъ грузовъ, перевозимыхъ по притокамъ и боковымъ вѣтвямъ Волжско-Маріинскаго пути, сюда входятъ только тѣ, которые выходятъ на этотъ путь, или же уходятъ съ него; на этомъ основаніи, грузы, идущіе съ Верхней Волги къ Твери, Торжку и Волочку, а также изъ Окскаго бассейна—къ Москвѣ и изъ Камскаго—къ Перми сюда не включены; равно также сюда не входятъ грузы, перевозимые по Тихвинскому и Вышневолоцкому путямъ, если таковые не выходили на Волжско-Маріинскій путь.

Въ виду такого ихъ разнообразія и громадности самаго движенія, изслѣдованіе мое по необходимости должно было направиться главнымъ образомъ на болѣе крупные предметы торговли; при чемъ остальные, вслѣдствіе ихъ дробности, а отсюда и трудности учета—опредѣлены только весьма приблизительно. На этомъ основаніи, отнеся къ числу послѣднихъ всѣ тѣ предметы, которыхъ годовой оборотъ, порознь, не превышаетъ одного милліона пудовъ и соединивъ ихъ въ одно цѣлое подъ названіемъ „остальныхъ", получилось всего 10 группъ товаровъ, а именно:

1. Хлѣбъ
2. Льняное сѣмя.
3. Металлы.
4. Соль.
5. Рыбный товаръ.
6. Сало.
7. Лѣсныя произведенія.
8. Строительно-земляные матеріалы.
9. Сѣно.

и 10. Остальные товары, къ которымъ отнесены: поташъ, марена, табакъ, фрукты, вино, спиртъ, хлопокъ, ленъ, пенька, шерсть, масло, кожи, пушной товаръ, чай и разные фабрично-мануфактурные, колоніальные и бакалейные товары и проч.

Цифровыя данныя по каждой изъ этихъ группъ сведены въ таблицы *по пристанямъ* (см. приложенія №№ 1, 2, 3 и 4), которыя вслѣдствіе ихъ многочисленности подраздѣлены *на отдѣлы*; при этомъ пристани болѣе крупныя, а также лежащія въ устьяхъ питательныхъ вѣтвей, выдѣлены особо, а остальныя—промежуточныя, соединены вмѣстѣ. На этомъ основаніи, образовалось 29-ть отдѣловъ пристаней; а именно: Петербургъ, Ладога, Вознесенье, Бѣлозерскъ, Рыбинскъ, Нижній Новгородъ, Казань, Самара, Саратовъ, Царицынъ, Астрахань, за тѣмъ 10-ть промежуточныхъ группъ, лежащихъ между этими пристанями. и 8 устьевъ питательныхъ вѣтвей (т. е. устье р. Волхова, устье р. Сяси, устье р. Мологи, Верхняя Волга выше Рыбинска, устье р. Оки, устье р. Камы, Нижегородская станція Московско-Нижегородской желѣзной дороги и Волжская станція Волго-Донской желѣзной дороги).

Движеніе съ Волги на Царицынскую, Саратовскую и Бологовскую желѣзныя дороги, а также обратное—къ Волгѣ, особо не выдѣлено, потому что свѣдѣнія, какъ сказано выше, были собраны только по 1871 годъ, когда работа на этихъ линіяхъ, а также вліяніе ихъ на движеніе по Волгѣ, еще не выяснились. Такъ что изслѣдованіе наше обнимаетъ, можно сказать,

дожелѣзнодорожный періодъ торговаго движенія по Волжско-Маріинскому водному пути.

Сгруппированный такимъ образомъ цифровой матеріалъ перенесенъ на прилагаемую при семъ *карту* подъ заглавіемъ „Торговое движеніе по Волжско-Маріинскому водному пути“, которая составлена въ видѣ опыта, для нагляднаго представленія подобнаго рода статистическихъ данныхъ.

Карта эта графически представляетъ *движеніе товаровъ* въ разныхъ частяхъ Волжско-Маріинскаго пути и *цѣнность товаровъ*, обращающихся на его пристаняхъ.

Движеніе товаровъ изображено: во 1-хъ, посредствомъ *двухъ цвѣтныхъ полосъ*, *тянущихся вдоль пути*, изъ которыхъ одна (правая) представляетъ движеніе товаровъ по направленію отъ Астрахани къ Петербургу, а другая (лѣвая) обратное ихъ движеніе; во 2-хъ, посредствомъ *цвѣтныхъ приставокъ къ этимъ полосамъ,* указывающихъ движеніе въ точкахъ соприкосновенія питательныхъ вѣтвей пути съ его главною артеріею; и въ 3-хъ, посредствомъ *цвѣтной полосы, расположенной въ срединѣ карты,* опредѣляющей общую массу товаровъ, обращающихся какъ на Волгѣ между Рыбинскомъ и Астраханью, такъ и па рѣкахъ и каналахъ Маріинскаго пути, соединяющаго Рыбинскъ съ Петербургомъ. При этомъ: а) *цвѣтъ* означаетъ родъ товаровъ (см. условные знаки); б) *ширина полосъ*, нанесенная по масштабу, опредѣляетъ силу движенія товаровъ въ соотвѣтствующихъ имъ частяхъ пути; и в) *стрѣлки указываютъ* направленіе движенія товаровъ.

Масштабъ находится при самыхъ полосахъ и каждое его дѣленіе соотвѣтствуетъ одному милліону пудовъ.

Цѣнность оборота товаровъ на пристаняхъ изображена посредствомъ *колоннокъ*, расположенныхъ по обѣ стороны бѣлой полосы, на которой поименованы всѣ пристани. Колонки, размѣщенныя *подъ* этою *полосою* означаютъ отправленіе товаровъ, а *надъ полосою*—прибытіе ихъ. *Цвѣтъ* колоннокъ, согласно вышесказанному, означаетъ родъ товаровъ, а *высота колоннокъ*, нанесенная по масштабу, выражаетъ величину оборота товаровъ на пристаняхъ.

Масштабъ указанъ съ боковъ колоннокъ и каждое его дѣленіе соотвѣтствуетъ одному милліону рублей.

И. Борковскій.

С.-Петербургъ,
20-го января 1873 года.

I. Оборотъ товаровъ на Волжско-Маріинскомъ водномъ пути и характеръ его пристаней.

Общее количество товаровъ, обращающихся на Волжско-Маріинскомъ пути—кромѣ плотовъ и гонокъ—равняется 300 мил. пудовъ, цѣнностью около 200 мил. рублей.

Изъ этого числа приходится:

а) *По количеству* (см. прилож. №№ 1 и 3).

На хлѣбъ вообще.	90.000,000	пуд., т. е.	29,4%
„ льняное сѣмя	5.500,000	„	1,8%
„ металлы вообще	12.000,000	„	4,0%
„ соль	14.000,000	„	4,6%
„ рыбный товаръ	8.500,000	„	2,7%
„ сало	1.800,000	„	0,6%
„ лѣсныя произведенія (кромѣ плотовъ и гонокъ)	120.000,000	„	39,2%
„ строительно-земляные матеріалы.	30.000,000	„	9,8%
„ сѣно	5.000,000	„	1,6%
„ остальные товары. . . .	19.200,000	„	6,1%
Итого . .	306.000,000	пуд.,	100%

б) *По цѣнности* (см. прилож. №№ 2 и 4).

На хлѣбъ вообще около . . .	63.500,000	руб.; т. е.	31,5%
„ льняное сѣмя	7.150,000	„	3,5%
„ металлы вообще	21.200,000	„	10,5%
„ соль	7.000,000	„	3,5%
„ рыбный товаръ	10.625,000	„	5,3%
„ сало.	8.100,000	„	4,0%
„ лѣсныя произведенія (кромѣ плотовъ и гонокъ) . . .	7.560,000	„	3,8%

На строительно-земляные матеріалы.	1.200,000	руб., т. е.	0,6%
„ сѣно	1.000,000	„	0,5%
„ остальные товары. . . .	74.400,000	„	36,8%
Итого . .	201.735,000	руб.,	100%

Хлѣбъ вообще—даютъ пристани лежащія по Волгѣ ниже Нижняго, по Сурѣ и по Камѣ съ притоками и частью Моршанскія; при чемъ *пшеничный* хлѣбъ (обращающійся въ количествѣ 35.000,000 пудовъ на сумму, 31.500,000 руб.) даютъ преимущественно Саратовскія и Самарскія пристани, *а ржаной съ приварочными хлѣбами* (въ количествѣ 45.000,000 пудовъ на сумму 27.000,000 руб.) и *овесъ* (около 10.000,000 пуд. на сумму 5.000,000 руб.) отправляются преимущественно съ пристаней лежащихъ къ Сѣверо-Западу отъ Самары и изъ Камскаго бассейна.

Изъ всего количества хлѣбовъ идетъ:

Къ Сѣверо-Западу. . . .	86.000,000	п., т. е.	96%
„ Юго-Востоку	4.000,000	„	4%
Итого . .	90.000,000		

Что по цѣнности составляетъ:

Къ Сѣверо-Западу на. . . .	60.650,000	р., т. е. тѣже	96%
„ Юго-Востоку	2.850,000	„ „	4%
Итого . .	63.500,000		

Изъ хлѣба идущаго къ Сѣверо-Западу почти половина достигаетъ Петербурга, а другая половина его потребляется въ мѣстностяхъ, лежащихъ по Волгѣ выше Нижняго, а также по Вышневолоцкому, Тихвинскому и Маріинскому путямъ и по Нижегородской желѣзной дорогѣ; хлѣбъ, идущій къ Юго-Востоку—частью переваливается на Волго-Донскую желѣзную дорогу, частью достигаетъ Астрахани.

Льняное сѣмя даютъ пристани, лежащія по Волгѣ между Саратовомъ и Нижнимъ, а также рр. Кама (Вятское сѣмя), Ока (Моршанское сѣмя) и Волховъ (Верхневолжское сѣмя). Все это сѣмя направляется къ Сѣверо-Западу и за ничтожнымъ исключеніемъ достигаетъ Петербурга.

Въ числѣ *металловъ*, обращающихся на Волжско-Маріинскомъ пути, было:

Желѣза, чугуна и проч. не въ дѣлѣ.	10.000,000 п.,	на сумму	15.000,000 р.
Издѣлій	1.000,000 „	„	4.600,000 „
Рельсовъ.	1.000,000 „	„	1.600,000 „
Итого .	12.000,000 „	„	21.200,000 „

Металлы не въ дѣлѣ выплываютъ на Волгу изъ Камскаго бассейна. Большая часть ихъ (8.500,000 пуд. на сумму 12.750,000 р.) идетъ къ Сѣверо-Западу и достигаетъ Петербурга, а остальные 1.500,000 пуд. (на сумму 2.250,000 р.) направляются къ Юго-Востоку и частію переваливаютъ на Донъ, частью остаются на попутныхъ пристаняхъ.

Металлическія издѣлія отправляются преимущественно изъ Нижняго, а также съ пристаней Средней Волги, изъ Шексны (Улома) и изъ Петербурга. Почти всѣ эти издѣлія идутъ къ Юго-Востоку: въ Самару, Саратовъ, Астрахань и на Донъ.

Рельсы перевозились по Волжско-Маріинскому пути для строившихся въ то время Рыбинско-Бологовской, Саратовской и Царицынской желѣзныхъ дорогъ. Рельсы эти шли изъ Петербурга и частью изъ Камскаго бассейна.

Всѣхъ вообще металловъ идетъ:

Къ Сѣверо-Западу	8.600,000	пуд., т. е.	72%
„ Юго-Востоку	3.400,000	„	28%
Итого . . .	12.000,000		

По цѣнности.

Къ Сѣверо-Западу	13.450,000	руб., т. е.	63%
„ Юго-Востоку	7.750,000	„	37%
Итого . . .	21.200,000		

Соль—даютъ пристани Астраханскія, Камышинскія и Камскій бассейнъ и незначительная часть ея идетъ изъ Петербурга (иностранная), достигая до Онежскаго озера.

Изъ общей массы соли направляется:

Къ Сѣверо-Западу	13.700,000	п., т. е.	98%.
„ Юго-Востоку	300,000	„	2%.
Итого . . .	14.000,000		

и по цѣнности:

Къ Сѣверо-Западу	6.850,000	р., т. е.	98%
„ Юго-Востоку	150,000	„	2%
Итого . . .	7.000,000		

Главными потребителями соли, кромѣ попутныхъ пристаней, суть: Саратовскій районъ, бассейнъ р. Оки, районъ Нижегородской желѣзной дороги и Верхняя Волга.

Рыбные товары—отправляются исключительно съ Астраханскихъ при-

станей и всѣ идутъ къ Сѣверо-Западу, распредѣляясь главнымъ образомъ между Саратовомъ, Нижегородскою желѣзною дорогою и р. Окою.

Сало—даютъ пристани Саратовскія, Самарскія и Камскій бассейнъ; все оно направляется къ Сѣверо-Западу и доходитъ до Петербурга.

Лѣсныя произведенія—даютъ пристани, лежащія вдоль Маріинскаго пути, а также онѣ выходятъ изъ рр. Волхова, Сяси, Мологи, Унжи, Оки, Ветлуги, Камы и изъ другихъ мелкихъ притоковъ, впадающихъ въ Волгу между Нижнимъ и Казанью.

Изъ общаго количества лѣсныхъ произведеній (кромѣ плотовъ и гонокъ) направляется:

Къ Сѣверо-Западу	95.000,000 п., т. е.	80%
„ Юго-Востоку	25.000,000 „	20%
Итого . . .	120.000,000	

и по цѣнности:

Къ Сѣверо-Западу на . . .	6.060,000 р., т. е.	80%
„ Юго-Востоку „ . . .	1.500,000 „	20%
Итого . . .	7.560,000	

Главная масса этихъ произведеній потребляется Петербургомъ и въ степной полосѣ Нижней Волги, а также переваливаетъ на Донъ.

Строительно-земляные матеріалы отправляются преимущественно съ пристаней Маріинскаго пути—въ количествѣ 28.000,000 пудовъ, на сумму 1.120,000 рублей и идутъ къ Петербургу. Волжскія же пристани даютъ ихъ только 2.000,000 пуд. на сумму 80,000 руб., которые направляются внизъ по Волгѣ.

Сѣно обращается только на Маріинскомъ пути между Вознесеньемъ и Петербургомъ, направляясь къ сему послѣднему.

Остальныхъ за тѣмъ товаровъ, перевозимыхъ по Волжско-Маріинскому пути, идетъ:

Къ Сѣверо-Западу	10.800,000 п., т. е.	56%.
„ Юго-Востоку	8.400,000 „	44%.
Итого . . .	19.200,000	

а по цѣнности:

Къ Сѣверо-Западу	32.400,000 р., т. е.	44%
„ Юго-Востоку	42.000,000 „	56%
Итого . . .	74.400,000	

Большую часть первыхъ отправляетъ Астрахань и Камскій бассейнъ, а вторыхъ—Петербургъ, пристани Ярославскія и Костромскія, а также Нижній, получая эти произведенія изъ центральныхъ губерній.

Сводя за тѣмъ все изложенное движеніе въ общій итогъ, получится, что изъ общей массы товаровъ, обращающихся на Волжско-Маріинскомъ пути, направляется:

Къ Сѣверо-Западу	262.900.000	п., т. е.	86%
„ Юго-Востоку	43.100,000	„	14%
Итого . . .	306.000,000		

а по цѣнности:

Къ Сѣверо-Западу	147.405.000	р., т. е.	73%.
„ Юго-Востоку	54.330,000	„	27%.
Итого . . .	201.735,000		

Отсюда видно, что товары, идущіе по направленію къ Юго-Востоку, гораздо цѣннѣе, чѣмъ къ Сѣверо-Западу, потому что средняя стоимость пуда, идущаго въ первомъ направленіи, равняется 1 р. 26 к., а во второмъ—56 копѣйкамъ.

Характеръ пристаней Волжско-Маріинскаго пути выразится въ слѣдующей таблицѣ (См. прилож. №№ 2 и 4).

ПРИСТАНИ.	Всѣхъ товаровъ (кромѣ плотовъ и гонокъ). Отправляется. Милліоны рубл.	Прибываетъ.
Петербургъ	11,7	52,5
Между Петербургомъ и Ладогою	1,5	1,3
Ладога	0,3	1,2
Между Ладогою и Вознесеньемъ . . .	1,9	1,1
Вознесенье	0,6	3,1
Между Вознесеньемъ и Бѣлозерскомъ . .	1,6	3,6
Белозерскъ	0,3	0,3
Между Бѣлозерскомъ и Рыбинскомъ . . .	2,8	2,4
Тихвинскій путь (т. е. Сясь и Молога) .	6,7	6,7
Вышневолоцкій путь (т. е. Волховъ и Верхняя Волга)	11,7	19,3
Рыбинскъ	0,1	6,7
Между Рыбинскомъ и Нижнимъ	6,7	10,8
Нижегородская желѣзная дорога	13,0	18,5

Пристани.	Всѣхъ товаровъ (кромѣ плотовъ и гонокъ) Отправляется	прибываетъ.
	Милліоны руб.	
Рѣка Ока	7,5	11,3
Нижній Новгородъ	2,4	9,5
Между Нижнимъ и Казанью	10,9	2,4
Казань	6,0	6,0
Рѣка Кама	44,3	8,9
Между Казанью и Самарою	7,0	1,7
Самара	14,8	4,5
Между Самарою и Саратовомъ	11,9	1,6
Саратовъ.	9,5	7,0
Между Саратовомъ и Царицынымъ . . .	4,2	3,5
Царицынъ	0,8	0,8
Волго-Донская желѣзная дорога	2,4	8,0
Между Царицынымъ и Астраханью . . .	1,7	0,1
Астрахань	19,4	9,4
Итого . . .	201,7	201,7
Общій оборотъ . . .	403.400,000 руб.	

Изъ этой таблицы видно: что на пристаняхъ лежащихъ ниже Нижняго цѣнность отправленія превышаетъ цѣнность прибытія, а выше Нижняго—на оборотъ, начинается рядъ пристаней на которыхъ привозъ превышаетъ вывозъ; такимъ образомъ Нижній служитъ гранью между двумя, рѣзко отличающимися между собою, группами Волжско-Маріинскихъ пристаней, изъ которыхъ одна (ниже Нижняго) имѣетъ характеръ активный, а другая (выше Нижняго)—пассивный.

II. Сила грузоваго движенія по Волжско-Маріинскому водному пути.

Для измѣренія этой силы все движеніе приведено въ пудо-версты (см. прилож. №№ 5 и 6) съ подраздѣленіемъ его на *сѣверо-западное*, т. е. по направленію отъ Астрахани къ Петербургу и *юго-восточное*, т. е. по направленію отъ Петербурга къ Астрахани. Изъ приложенія № 6 видно, что общая масса движенія по Волжско-Маріинскому пути—кромѣ плотовъ и гонокъ—составляетъ около 240.000,000,000 пудо-верстъ, изъ которыхъ *на каждую версту* всей длины пути приходится почти 65.000,000 пудовъ груза.

Изъ этой массы въ *сѣверо-западномъ* направленіи идетъ:

Плесса.	Хлѣбъ.	Лѣсныя произведенія (кромѣ плотовъ и гонокъ).	Прочіе товары.	Итого.
	Среднее число милліоновъ пудовъ.			
Астраханско-Царицынское . . .	—	—	13,5	13,5
Царицынско-Саратовское . . .	1,5	—	14,9	16,4
Саратовско-Самарское	16,1	—	12,5	28,6
Самарско-Казанское	36,8	—	13,5	50,3
Казанско-Нижегородское . . .	66,8	1,2	34,3	102,3
Нижегородско-Рыбинское . . .	63,1	0,2	13,2	76,5
Рыбинско-Бѣлозерское. . . .	33,8	—	7,7	41,5
Бѣлозерско-Вознесенское . . .	32,6	1,8	7,7	42,1
Вознесенско-Ладожское . . .	30,2	23,5	8,1	61,8
Ладожско-Петербургское . . .	35,6	89,3	29,4	154,3
По всему Волжско-Маріинскому пути	30,9	5,7	14,9	51,5

Отсюда, а также и изъ прилагаемой карты, видно: 1) что сѣверо-западное движеніе самое слабое на Астраханско-Царицынскомъ плессѣ; затѣмъ до Нижняго оно постепенно усиливается; съ Нижняго до Бѣлозерска нѣсколько уменьшается, а съ Бѣлозерска опять начинаетъ усиливаться и у Петербурга достигаетъ maximum'а; и 2) что въ общей массѣ этого движенія на хлѣбъ приходится болѣе половины, т. е. около 60%.

Въ направленіи *отъ Петербурга до Астрахани* грузовое движеніе выразится въ слѣдующей таблицѣ:

Плесса.	Хлѣбъ.	Лѣсныя произведенія (кромѣ плотовъ и гонокъ).	Прочіе товары.	Итого.
	Среднее число милліоновъ пудовъ.			
Петербурго-Ладожское	—	—	3,0	3,0
Ладожско-Вознесенское . . .	—	—	1,9	1,9
Вознесенско-Бѣлозерское . . .	—	—	1,2	1,2
Бѣлозерско-Рыбинское	—	0,8	1,0	1,8
Рыбинско-Нижегородское . .	—	3,4	2,2	5,6
Нижегородско-Казанское	—	7,3	5,9	13,2
Казанско-Самарское	1,0	19,9	6,4	27,3
Самарско-Саратовское	2,9	18,5	5,3	26,7
Саратовско-Царицынское . . .	4,0	15,5	4,1	23,6
Царицынско-Астраханское . . .	2,7	5,5	2,2	10,4
По всему Волжско-Маріинскому пути.	1,3	8,3	3,5	13,1

Откуда видно: 1) что въ юго-восточномъ направленіи самое слабое дви-

женіе—на Маріинскомъ пути, особенно между Вознесеньемъ и Бѣлозерскомъ (см. карту); затѣмъ по Волгѣ, начиная отъ Рыбинска, оно постепенно усиливается, достигая maximum'а у Самары, а далѣе внизъ, вплоть до Астрахани, опять уменьшается; и 2) въ этомъ направленіи главный грузъ состоитъ изъ лѣсныхъ произведеній, на которыя изъ общей массы движенія приходится 63%.

Общая затѣмъ *грузовая дѣятельность* на Волжско-Маріинскомъ пути можетъ быть выражена въ слѣдующей таблицѣ:

Плесса.	Среднее число милліоновъ пудовъ, перевозимыхъ въ обоихъ направленіяхъ	Изъ этого числа приходится процентовъ. На сѣверо-западное движеніе.	На юго-восточное движеніе
Петербурго-Ладожское . . .	157,3	98%	2%
Ладожско-Вознесенское . . .	63,7	97%	3%
Вознесенско-Бѣлозерское . . .	43,3	97%	3%
Бѣлозерско-Рыбинское . . .	43,3	96%	4%
Рыбинско-Нижегородское . .	82,1	93%	7%
Нижегородско-Казанское . .	115,5	89%	11%
Казанско-Самарское	77,6	65%	35%
Самарско-Саратовское . . .	55,3	52%	48%
Саратовско-Царицынское. . .	40,0	41%	59%
Царицынско-Астраханское . .	23,9	56%	44%
По всему Волжско-Маріинскому пути	64,6	80%	20%

Изъ этихъ данныхъ слѣдуетъ: 1) что самое большое количество грузовъ перевозится между Петербургомъ и Ладогою и между Нижнимъ и Казанью; а самое меньшее — между Царицынымъ и Астраханью; во 2) что отношеніе между Сѣверо-Западнымъ и Юго-Восточнымъ движеніемъ въ разныхъ частяхъ Волжско-Маріинскаго пути чрезвычайно неравномѣрно, особенно на Волгѣ выше Казани и на Маріинскомъ пути.

Неравномѣрность эта еще тѣмъ болѣе чувствительна, что большій процентъ движенія приходится на то направленіе, которое должно преодолѣвать *силу теченія.*

Главнымъ за тѣмъ предметомъ перевозки по Волжско-Маріинскому пути является хлѣбъ, потому что, какъ видно изъ приложенія № 6, изъ 64.618,983 пудовъ на хлѣбъ приходится 32.193,835 пудовъ, т. е. половина общаго средняго движенія по всему пути. Отсюда сама собою вытекаетъ важность значенія этого пути для хлѣбной торговли.

III. Перевозочныя средства на Волгѣ, а также условія и стоимость передвиженія грузовъ между Рыбинскомъ и Астраханью *).

Между Рыбинскомъ и Астраханью перевозится:

ТОВАРОВЪ.	Вверхъ по Волгѣ.	Внизъ по Волгѣ.	Итого.
	Милліоны пудовъ.		
Хлѣба	76,3	4,0	80,3
Льнянаго сѣмяни	4,5	—	4,5
Металловъ	8,5	2,8	11,3
Соли.	13,7	—	13,7
Рыбнаго товара.	8,5	—	8,5
Сала.	1,8	—	1,8
Лѣсныхъ произведеній (кромѣ плотовъ и гонокъ)	1,5	23,5	25,0
Строительно-земляныхъ матеріаловъ .	—	2,0	2,0
Остальныхъ товаровъ	9,1	6,3	15,4
Всего . . .	123,9	38,6	162,5
На сумму рублей . . .	126 мил.	42 мил.	168 мил.

Все движеніе этого груза, какъ видно изъ приложенія № 5, составляетъ почти 170 милліардовъ пудоверстъ, изъ которыхъ приходится:

На взводное движеніе около 123 милліард., т. е. 73%
„ спускное „ „ 47 „ „ 27%

Отсюда *длина средняго рейса для одного пуда* будетъ равняться:

Во взводномъ движеніи почти 1,000 верстамъ.
Въ спускномъ „ „ 1,200 „

а въ общемъ движеніи съ небольшимъ 1,000 верстамъ.

Для перевозки этихъ грузовъ, на Волгѣ существуетъ 6-ть пароходныхъ обществъ, **), нѣсколько крупныхъ фирмъ ***) и много другихъ частныхъ

*) Передвиженіе грузовъ по Маріинскому пути уже было изложено въ 1 выпускѣ моего отчета по изслѣдованію Верхневолжскаго бассейна. (См. I Томъ Трудовъ Хлѣбной Экспедиціи).

**) 1) Волжское, 2) Кавказъ и Меркурій, 3) Камско-Волжское, 4) Дружина, 5) Лебедь и 6) Вулканъ. Кромѣ того существуетъ на Волгѣ сильное общество «Самолетъ», но занимается исключительно перевозкою пассажировъ и почтъ.

***) Журавлевы, братья Каменскіе, Колчинъ, Черновъ и проч.

лицъ изъ купцовъ, изъ дворянъ и изъ крестьянъ, имѣющихъ не только суда, но и буксирные пароходы.

Суда, преимущественно употребляемыя на Волгѣ для погрузки товаровъ, называются „баржами".

Баржи буксируются пароходами; онѣ весьма легки на ходу, имѣютъ палубу, могутъ грузиться съ осадкою до 12-ти четвертей (1 сажень), смотря по состоянію воды на меляхъ и поднимаютъ грузу отъ 30,000 до 90,000 пудовъ. Длина баржи бываетъ отъ 20 до 48 саженъ. Каждая баржа дѣлаетъ среднимъ числомъ 2 — 3 рейса *), т. е. около 2,000—3,000 верстъ полезной работы въ одну навигацію и выдерживаетъ отъ 8 до 10 водъ (навигацій).

Постройка баржъ производится по р. Шекснѣ, по Волгѣ между Рыбинскомъ и Нижнимъ, въ особенности близъ Городца (выше Нижняго), а также на р. Камѣ около Перми.

Каждая баржа стоитъ отъ 4,000 до 10,000 рублей.

Всѣхъ баржъ на Волгѣ считается 1,200 съ небольшимъ, но во всякомъ случаѣ не болѣе 1½ тыс.

Прочія суда, существующія на Волгѣ, имѣютъ самую разнообразную конструкцію и большею частію тяжелы на ходу. Суда эти строятся и грузятся преимущественно по притокамъ Волги, почему и наружный видъ ихъ разнообразится соотвѣтственно мѣстнымъ условіямъ судоходства и судостроенія по этимъ рѣкамъ.

Главные виды этихъ судовъ и ихъ подъемная сила могутъ быть отнесены къ слѣдующимъ категоріямъ:

Ладьи (подчалки)	поднимаютъ	до	100,000	пуд.
Мокшаны . . .	„	„	50,000	„
Гусянки. . . .	„	„	50,000	„
Суряки	„	„	25.000	„
Расшивы . . .	„	„	20,000	„
Коломенки . . .	„	„	15,000	„
Барки	„	„	15,000	„
Полубарки.. . .	„	„	7,000	„

Лодки, подъ разными наименованіями, поднимаютъ отъ 1½ т. до 20,000 пуд.

*) Длина средняго рейса какъ сказано выше равняется 1000 верстамъ.

Почти всѣ эти суда для хода за буксирными пароходами неудобны.

Кромѣ этихъ судовъ по Волгѣ плаваютъ еще „Бѣляны", поднимающія около 150,000 пудовъ; но они ходятъ исключительно сплавомъ и перевозятъ дрова и лѣсныя издѣлія съ рр. Ветлуги и Камы къ Саратову, Дубовкѣ, Царицыну и Астрахани.

Срокъ службы поименованныхъ здѣсь судовъ весьма ограниченъ и нѣкоторыя изъ нихъ по выгрузкѣ товара ломаются на дрова. Впрочемъ расшивы служатъ около 8—9 лѣтъ.

Баржи забираютъ грузы преимущественно съ пристаней, лежащихъ по Волгѣ, а также по Камѣ и частью по Сурѣ; на прочихъ же судахъ идутъ преимущественно грузы Верхне-Сурскіе, Камскіе и съ прочихъ притоковъ Волги, а также грузы съ пристаней, лежащихъ по Волгѣ выше Казани.

Вообще можно сказать, что изъ всего количества идущихъ по Волгѣ грузовъ, почти $^3/_4$ *) идетъ на баржахъ а около $^1/_4$ на прочихъ судахъ.

Судоходство по Волгѣ совершается: за пароходами, кабестанами, конными машинами, парусомъ, лямкою, на якорѣ, на шестахъ, па веслахъ и самоплавомъ.

Пароходы, употребляемые для товарнаго движенія на Волгѣ, ведутъ грузы преимущественпо на буксирѣ и именуются „буксирными" пароходами. Кромѣ того, въ періодъ 1867—1871 годовъ часть Волжскихъ товаровъ перевозилась на товаро-пассажирскихъ пароходахъ. Всѣ эти пароходы имѣютъ ходъ колесный.

Буксирные пароходы ведутъ противъ теченія 2—3 груженыхъ баржи а иногда 4 и даже 5-ть смотря по силѣ парохода и берутъ на одну паровую силу отъ 800 до 1,200 пудовъ, смотря по времени навигаціи. Скорость хода съ этимъ грузомъ отъ 3 до 5 верстъ въ часъ противъ теченія, а въ сутки отъ 50 до 100 верстъ, смотря по состоянію воды на фарватерѣ и по времени года. Осенью ходъ замедляется туманами и темнотою ночей, а первый рейсъ затрудняется быстротою весеннихъ водъ.

Вообще же среднiй взводный (тысяче-верстный) рейсъ буксирнаго парохода, съ полнымъ возомъ продолжается обыкновенно отъ 10 до 20 сутокъ, а въ среднемъ—около 2-хъ недѣль.

Осадка пароходовъ имѣетъ отъ 4 до 7 четвертей, или отъ $2^1/_2$ до 4 футовъ.

---

*) Средняя баржа перевозитъ около 100,000 пуд. въ навигацію, что по числу 1,200 баржъ составитъ 120 мил. пудовъ.

Всѣхъ *буксирныхъ* пароходовъ, работавшихъ на Волгѣ, къ началу навигаціи 1871 года имѣлось:

	Число пароходовъ.	Итого силъ.
20-ти сильныхъ	6	120
25 „	6	150
30 „	9	270
35 „	1	35
40 „	9	360
45 „	16	720
50 „	8	400
60 „	53	3,180
70 „	8	560
80 „	51	4,080
90 „	2	180
100 „	17	1,700
120 „	110	13,200
140 „	2	280
150 „	2	300
160 „	2	320
170 „	1	170
180 „	1	180
200 „	5	1,000
250 „	6	1,500
300 „	1	300
460 „	2	920
Итого . .	318	29,925

А если къ тому прибавить еще 3 товаро-пассажирскихъ парохода, каждый въ 200 силъ, то получимъ, что всѣхъ пароходовъ, перевозящихъ товары, имѣется 321 съ 30,525 паровыми силами *). Предположивъ на каждую силу среднимъ числомъ около 1 т. пудовъ груза—получимъ, что всѣми товарными пароходами можно двинуть сразу противъ теченія 30 мил. пудовъ, со скоростью 70 верстъ въ сутки.

Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что къ 1871 году, 30-ть изъ общаго числа буксирныхъ пароходовъ совершали правильные рейсы (срочные) по расписа-

*) Кромѣ того на Волгѣ находится 60-ть пассажирскихъ пароходовъ (силъ 4,030), 10-ть пароходовъ содержащихъ перевозъ черезъ Волгу (силъ 300), и 20-ть маленькихъ пароходовъ (называемыхъ забѣжками) работающихъ при кабестанахъ (силъ 583). Кромѣ пароходовъ работаетъ еще, какъ увидимъ ниже, 17 кабестановъ (силъ 790).

нію, имѣя на буксирѣ одну только легкую баржу, поднимающую 30 т. пудовъ груза. Этотъ видъ пароходства именуется *легко-буксирнымъ* *).

Введеніе его на Волгѣ относится только къ послѣднему 5-ти лѣтію и нужно полагать, что онъ будетъ развиваться все болѣе и болѣе по мѣрѣ развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ къ Волгѣ. Срочно-буксирные пароходы перевозятъ преимущественно товары болѣе цѣнные, и идутъ со скоростью 7—8 верстъ въ часъ вверхъ и 12 верстъ внизъ.

Кабестанъ вообще походитъ устройствомъ на пароходъ, но приводится въ движеніе при помощи снасти (канатъ, по окружности около 6 — $8^1/_2$ вершковъ), имѣющей на одномъ концѣ якорь, который завозится впередъ отъ кабестана на 1—2 и даже 3 версты, на особой лодкѣ, называемой „завознею". Лодка эта буксируется особымъ маленькимъ пароходомъ, называемомъ „забѣжкою". Одинъ конецъ снасти (съ якоремъ) бросается въ воду, а другой передается на кабестанъ, гдѣ и навертывается на „шкифъ" (валъ), приводимый въ движеніе паромъ. Такимъ образомъ, когда снасть начинаетъ навертываться на валъ, то кабестанъ идетъ впередъ и тянетъ подчаленные къ нему суда, числомъ до 10-ти, а иногда и до 15-ти съ грузомъ отъ 300 тыс. до 500 тыс. пудовъ, смотря по силѣ кабестана. Для ускоренія хода при кабестанѣ имѣется обыкновенно 2—3 завозни со снастями и якорями.

Кабестаны буксируютъ до 10 тыс. пудовъ на одну паровую силу, со скоростью отъ 2-хъ до 3-хъ верстъ въ часъ, а въ сутки отъ 30 до 50 верстъ.

Всѣхъ кабестановъ на Волгѣ считается 17-ть, изъ нихъ:

		Число кабестановъ.	Итого паровыхъ силъ.
25-ти	сильныхъ	1	25
30	"	4	120
40	"	1	40
45	"	1	45
50	"	5	250
60	"	4	240
70	"	1	70
Итого . .		17	790

Кабестаны эти сразу могутъ двинуть противъ теченія 8 мил. пудовъ, со скоростью 40 верстъ въ сутки.

*) Для отличія отъ него обыкновенный буксирный ходъ будемъ называть *тяжело-буксирнымъ*.

Кабестаны берутъ преимущественно на буксиръ суда выходящія на Волгу съ рр. Камы, Суры и Оки.

Способъ буксированія *конными машинами* сходенъ съ кабестаннымъ, съ тою только разницею, что: во 1-хъ, валъ приводится въ движеніе не паромъ, а лошадьми, помѣщающимися на палубѣ машины; на одной машинѣ лошадей бываетъ отъ 100 до 200 и онѣ работаютъ на двѣ смѣны. Машины эти по необходимости слѣдовательно должны быть громадныхъ размѣровъ; и во 2-хъ, завозня со снастью буксируется не пароходомъ, а поднимается на веслахъ.

Конныя машины тоже буксируютъ до 10 т. пудовъ на силу, но проходятъ отъ 20 до 30 верстъ въ сутки.

Всѣхъ машинъ на Волгѣ осталось въ настоящее время только 3, работающихъ въ сложности на 200 силъ *).

Машинами этими можно поднять сразу 2.мил. пудовъ, со скоростью 25 верстъ въ сутки.

Парусъ, лямка, якорь, шесты, весла и *самоплавъ*, каждый въ отдѣльности—не представляютъ самостоятельнаго способа передвиженія; напротивъ всѣ они употребляются вмѣстѣ, въ связи, смотря по состоянію погоды, бечевника и воды на фарватерѣ.

Подъ парусомъ ходятъ преимущественно „расшивы“ и при благопріятномъ вѣтрѣ пробѣгаютъ иногда до 10 верстъ въ часъ.

Лямкою суда идутъ около одной версты въ часъ и для взводки, на 1,000 пудовъ груза, ставится 3—4 бурлака.

На якорь идутъ тамъ, гдѣ бечевой ходъ затруднителенъ.

Шесты употребляются во время межени.

На веслахъ и самоплавомъ идутъ при спускномъ ходѣ.

Способы эти употребляютъ на Волгѣ въ настоящее время, въ незначительныхъ размѣрахъ и преимущественно на небольшихъ разстояніяхъ, на которыхъ работа для буксирныхъ пароходовъ не выгодна.

Изъ этаго обзора двигателей видно, что не принимая во вниманіе паруса и приложенія силы человѣка вообще, всѣми другими способами можно двинуть сразу вверхъ по Волгѣ 40 мил. пудовъ, изъ которыхъ $^3/_4$ приходятся на буксирные пароходы.

Серьезное развитіе буксирнаго пароходства на Волгѣ начинается **) съ 1856 года, но особенно оно усилилось въ 1869 году, въ теченіи котораго

---

*) Кромѣ того, есть нѣсколько небольшихъ машинокъ, занимающихся выводкою судовъ изъ общаго каравана въ Рыбинскѣ и Нижнемъ

**) Въ 1856 году на Волгѣ было только 25 буксирныхъ пароходовъ.

появилось на Волгѣ, вновь построенныхъ, 50 пароходовъ, имѣющихъ вмѣстѣ 5 тыс. паровыхъ силъ.

Прочіе за тѣмъ способы передвиженія одновременно съ этимъ падаютъ, но нельзя не замѣтить, что существованіе нѣкоторыхъ изъ нихъ до настоящаго времени объясняется особыми условіями: такъ, выше было сказано что на Волгу спускаются съ ея притоковъ суда тяжелыя на ходу; буксировка этихъ судовъ для пароходовъ, конечно, затруднительна и потому онѣ взводятся кабестанами и конными машинами, работающими на мертвой точкѣ, и, вслѣдствіе того, могущими легко преодолѣвать препятствія, представляемыя конструкціею этихъ судовъ. Но однакожъ этихъ двигателей больше уже нестроится и число ихъ съ каждымъ годомъ уменьшается; такъ въ 1856 году на Волгѣ было:

Кабестановъ	24
Конныхъ машинъ	82
Итого	106

а спустя 15-ть лѣтъ, т. е. къ 1871 году осталось:

Кабестановъ	17
Конныхъ машинъ	3
Итого	20

Нельзя при этомъ не замѣтить, что кабестанный и конно-машинный способы, кромѣ того, представляютъ большія неудобства для судоходства вообще; потому что кабестаны, а равно и конныя машины, ведя за собою цѣлую вереницу судовъ, представляютъ весьма неповоротливый поѣздъ, загромождающій фарватеръ, что особенно чувствительно для судоходства въ узкихъ и извилистыхъ мѣстахъ рѣки между мелями.

Что касается за тѣмъ бурлачества на Волгѣ, то теперь нѣтъ о немъ и помину и 1865 годъ можно сказать былъ послѣднимъ годомъ его существованія, когда, вслѣдствіе незначительнаго количества грузовъ, фрахтовыя цѣны за пароходами до того понизились, что дальнѣйшая борьба между пароходами и бурлачествомъ оказалась послѣднему не подъ силу и множество „путинныхъ", недовольствуясь малою платою, побросали суда на дорогѣ и удалились по домамъ. Обстоятельство это конечно немогло не подорвать кредита этаго способа передвиженія въ глазахъ грузоотправителей.

Движеніе судоходства на Волгѣ начинается тотъ часъ же съ открытіемъ навигаціи и самое оживленное происходитъ въ первую половину лѣта, съ хлѣбными грузами, направляющимися съ Нижней Волги и Камы почти исключительно къ Рыбинску; такъ что въ Апрѣлѣ, Маѣ и до половины Іюня почти всѣ перевозочныя средства Волги заняты этою перевозкою; въ теченіи

этихъ мѣсяцевъ буксирные пароходы совершаютъ обыкновенно по два рейса называемые *весенними*.

Съ половины Іюня дѣятельность судоходства переносится въ низовыя плесса Волги—къ Камышину и Астрахани за солью и рыбными товарами, а также забираются остатки хлѣба съ пристаней Саратовскихъ, Самарскихъ, Симбирскихъ и Казанскихъ и металлы съ устья Камы. Все это движеніе занимаетъ часть Іюня, Іюль и Августъ, направляясь преимущественно къ Нижегородской ярмаркѣ и частью внизъ отъ Нижняго. Рейсы, совершаемые въ этотъ періодъ навигаціи, называются *лѣтними*.

За тѣмъ съ Сентября и до закрытія навигаціи производятся *осенніе рейсы*, и движеніе направляется опять къ Рыбинску, а также къ Ярославлю и Нижнему и частью къ Казани съ хлѣбомъ для крупчатныхъ и винокуренныхъ заводовъ, а также съ запасами на зиму для продовольствія сѣверныхъ губерній; кромѣ того осенью же перевозится отъ Астрахани къ Саратову малосолъ (рыба).

Буксирные пароходы дѣлаютъ на Волгѣ около 5-ти грузовыхъ, тысячеверстныхъ, взводныхъ *рейсовъ* въ навигацію и выводятъ *на это разстояніе всего около 4 т. пудовъ на одну паровую силу*, что на среднiй 95-ти сильный $\frac{(29,925 \text{ силъ})}{(318 \text{ пароходовъ})}$ пароходъ составитъ 380 т. пудовъ; если же къ этому прибавить еще грузъ, буксируемый въ обратныхъ баржахъ, то получимъ, что одинъ среднiй пароходъ выводитъ около 400 т. пудовъ. Собственно говоря, такой пароходъ могъ бы вывести въ навигацію до 500 т. пудовъ, но вслѣдствіе увеличившагося, въ послѣднее пятилѣтіе, количества ихъ, въ размѣрахъ превышающихъ спросъ, пароходы эти зачастую идутъ съ неполнымъ грузомъ.

За всѣмъ тѣмъ для буксирныхъ пароходовъ остается еще свободное время, которое, для пополненія своего заработка, они употребляютъ на буксированіе судовъ въ притокахъ Волги (въ рр. Шекснѣ, Камѣ, Окѣ и Сурѣ), а также иногда сплавляютъ плоты и гонки по Волгѣ.

Для *легко-буксирнаго и товаро-пассажирскаго парохода*, приблизительно, можно положить около 300 т. пудовъ груза перевозимаго въ навигацію.

Кабестаны и конныя машины дѣлаютъ въ навигацію около 2 - 3 рейсовъ разной длины, но въ общей сложности *на тысяче-верстное разстояніе выводятъ около 10 т. пудовъ на силу.*

Такимъ образомъ все грузовое движеніе на Волгѣ между Рыбинскомъ и Астраханью по способу передвиженія представится въ слѣдующихъ приблизительныхъ данныхъ:

Перевозится.

	Верхъ.	Внизъ.	Итого.
	Милліоны пудовъ.		
а) *Пароходами:*			
3-мя товаро-пассажирскими } 30-тью легко буксирными } . .	6,0	4,0	10,0
288-ью тяжело-буксирными . .	107,0	8,0	115,0
б) *17-ю кабестанами*	8,0	—	8,0
в) *3-мя конными машинами* . .	2,0	—	2,0
г) *За тѣмъ прочими способами*	0,9	26,6	27,5
Всего	123,9	38,6	162,5

Изъ этихъ данныхъ слѣдуетъ, что пароходы перевозятъ 77% всего волжскаго груза, кабестаны 5%, конныя машины 1% и прочими способами, въ томъ числѣ и сплавомъ, не считая, конечно, плотовъ и гонокъ—17%. Вообще паръ передвигаетъ 82% всѣхъ грузовъ.

Условія на перевозку товаровъ по Волгѣ начинаютъ обыкновенно выясняться на Нижегородской ярмаркѣ и тогда же заключаются контракты на предстоящую навигацію.

Въ контрактахъ обыкновенно опредѣляется фрахтовая цѣна на извѣстное разстояніе (т. е. цѣна за перевозку пуда, не считая нагрузки и выгрузки), срокъ доставки, неустойка, отвѣтственность за грузъ, время освобожденія баржи изъ подъ товара, срокъ выплаты денегъ за доставку и проч. Расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ товара, а также по уплатѣ судоходнаго сбора производятся обыкновенно счетомъ кладчика.

Всѣ сказанныя условія слагаются подъ вліяніемъ урожая и количества предстоящихъ поставокъ; такъ если урожай ниже нормальнаго и если спросъ на хлѣбъ незначительный, то фрахтовыя цѣны падаютъ, а вмѣстѣ съ этимъ увеличивается для судоходства тяжесть и всѣхъ прочихъ условій.

Фрахтовыя цѣны. Возьмемъ для этого данныя для самаго главнаго движенія по Волгѣ, а именно: *для взводнаго движенія, на участкѣ между Самарою и Рыбинскомъ.* По свѣдѣніямъ, заимствованнымъ изъ книгъ пароходныхъ компаній, среднія фрахтовыя цѣны съ пуда партіоннаго груза, за тяжело-буксирными пароходами, были слѣдующія:

	1 рейсъ.	2 рейсъ.	Лѣтніе рейсы.	Осенніе рейсы.
Въ 1866 году	12,0	11,0	10,0	10,0
„ 1867 „	13,0	10,5	8,5	9,5
„ 1868 „	14,5	11,5	8,0	9,5
„ 1869 „	17,0	14,0	10,0	8,0
„ 1870 „	7,0	6,0	5,0	7,0

Изъ этихъ данныхъ видно, что колебаніе фрахтовыхъ цѣнъ изъ года въ годъ весьма сильно. Такъ ежели мы возьмемъ изъ нихъ среднія, то получимъ:

		Съ пуда.
Для новигаціи	1866 года	10,8 к.
„	1867 „	10,4 „
„	1868 „	10,9 „
„	1869 „	12, „
„	1870 „	6,3 „
	Средняя . . .	10,1 к.

Отсюда отъ средней цѣны въ сторону minimum'a колебаніе равняется 37%, а въ сторону maximum'a—20%, а всего 57%. Случай пониженія фрахтовыхъ цѣнъ до уровня 1870 года не есть явленіе случайное, потому что по показанію пароходопромышленниковъ, подобныя же цѣны были и въ предъидущемъ 5-ти (съ 1861 по 1866) лѣтіи — въ 1865 году; кромѣ того, тѣже почти низкія цѣны удержались на Волгѣ и въ двухъ послѣднихъ годахъ, т. е. въ 1871 и 1872, и по отзыву пароходчиковъ, относятся къ кризису, переживаемому волжскимъ судоходствомъ.

Обратимся затѣмъ къ цѣнамъ *по рейсамъ*.. Изъ вышеприведенныхъ данныхъ, цѣны по рейсамъ *для средняго* (съ 1866 по 1871) *года* выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Съ пуда
Для перваго рейса	12,7 к.
„ второго „	10,6 „
„ лѣтнихъ „	8,3 „
„ осенняго „	8,8 „
Средняя . . .	10,1 коп.

Разница между цѣнами разныхъ рейсовъ зависитъ отъ спроса и отъ сроковъ доставки грузовъ. Такъ первымъ и вторымъ рейсами перевозится наибольшее количество товаровъ и преимущественно запроданныхъ на ранніе сроки для петербургской биржи; кромѣ того, первый рейсъ обходится дороже и самимъ пароходопромышленникамъ, по причинѣ быстраго теченія весеннихъ водъ, затрудняющаго взводку судовъ. Лѣтомъ же и осенью количество предлагаемыхъ для перевозки грузовъ значительно уменьшается и между пароходопромышленниками происходитъ сильная конкуренція, отражающаяся и на пониженіе фрахтовыхъ цѣнъ. Осенью онѣ нѣсколько повышаются въ виду близкаго закрытія навигаціи и вслѣдствіе затрудненій для судоходства по случаю тумановъ и темныхъ ночей.

Срокъ доставки грузовъ отъ Самары до Рыбинска за тяжело-буксирными пароходами обыкновенно назначается: первымъ рейсомъ къ началу или къ половинѣ Мая, а вторымъ къ началу или къ половинѣ Іюня. На случай неисправности, въ контрактѣ обыкновенно выговаривается съ поставщика *неустойка*, въ размѣрѣ 50—100 руб. съ баржи въ сутки.

Отвѣтственность за грузъ пароходныя общества и болѣе солидныя фирмы пароходопромышленниковъ обыкновенно принимаютъ на себя, и, иногда, почти во всей его цѣнности, исключая, конечно, случаевъ, происходящихъ, какъ говорятъ на Волгѣ, отъ воли Божіей. Страхованіе товаровъ на Волгѣ развито мало, впрочемъ въ послѣднее время нѣсколько усиливается.

Срокъ *освобожденія баржи* изъ подъ груза, преимущественно хлѣбнаго, назначается 2—3-хъ-недѣльный.

Выплата денегъ за перевозку производится въ разные сроки и обыкновенно часть выплачивается при заключеніи контракта, часть по нагрузкѣ, часть при сдачѣ товара, остальные—на Нижегородской ярмаркѣ, а иногда послѣдній срокъ оттягивается до Декабря, уже по закрытіи навигаціи.

Для уясненія за тѣмъ *стоимости* передвиженія грузовъ на Рыбинско-Астраханскомъ участкѣ Волги, слѣдуетъ опредѣлить цѣны *за перевозку одного пуда на извѣстное разстояніе, разными способами и въ разныхъ направленіяхъ.*

За основаніе примемъ выше выведенную изъ 5-ти лѣтняго періода (съ 1866 по 1871 г.) *среднюю взводную цѣну за тяжело буксирными пароходами, на разстояніе 1,300 верстъ, отъ Самары до Рыбинска,* такъ какъ по этой цѣнѣ перевозится главная масса Волжскихъ товаровъ; за тѣмъ отъ этой цѣны перейдемъ къ прочимъ, при помощи приблизительнаго отношенія, которое выработалось на Волгѣ самою практикою. Такъ, обыкновенно принимается, что *взводныя* цѣны для легко-буксирнаго пароходства и для грузовъ перевозимыхъ на товаро-пассажирскихъ пароходахъ, бываютъ выше тяжело-буксирныхъ на 50%—70%; а кабестанныя и конно-машинныя—ниже ихъ на 10%—20%; взводка же прочими способами стоитъ дешевле тяжело буксирной на 20%—30%.

Цѣны *для спускнаго* движенія можно положить на 20% ниже противъ соотвѣтствующихъ имъ взводныхъ цѣнъ.

Такимъ образомъ *среднія фрахтовыя цѣны для разныхъ способовъ и направленій*, приведя ихъ къ длинѣ средняго рейса, получатся слѣдующія:

	Для средняго взводнаго рейса почти на 1000 в. съ пуда.	Для средняго спускнаго рейса почти на 1200 в. съ пуда.
а) Для пароходовъ:		
Товаро-пассажирскихъ . . . . . } Легко-буксирныхъ . . . . }	12,5 к.	10,0
Тяжело-буксирныхъ	7,3 „	6,2
б) Для кабестановъ . . . . . . } в) „ конныхъ машинъ . . . . }	6,6 „	—
г) „ прочихъ способовъ	5,8 „	4,

По количеству за тѣмъ перевозимыхъ разными способами грузовъ (см. стр. 17), стоимость передвиженія выразится въ слѣдующихъ данныхъ:

Выручается:

3-мя товаро-пассажирскими пароходами . } 30-ю легко-буксирными пароходами . . . }	1.150,000	руб.
288-ю тяжело-буксирными пароходами . .	8.842,000	„
Итого 321 пароходами.	9.992,000	„
Итого 17 кабестанами и 3 конными машинами.	660,000	„
„ прочими способами . . .	1.276.000	„
Всего фрахта. .	11.928,000	руб.

Такимъ образомъ передвиженіе грузовъ на Рыбинско-Астраханскомъ участкѣ Волги обходится почти въ 12.000,000 рублей, что *въ среднемъ*, на одну *пудо-версту* составитъ только $^1/_{142}$ коп. Выводъ этотъ, не смотря на невыгодность самаго движенія на Волгѣ (потому что изъ общей массы движенія, противъ теченія идетъ 73%), представляется весьма интереснымъ при сравненіи его съ тарифомъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ средній выводъ по товарному движенію заключается между maximum'омъ $^1/_{12}$ коп. и minimum'омъ $^1/_{60}$ коп. съ пудо-версты.

Затѣмъ, если вспомнимъ, что цѣнность товаровъ, отправляемыхъ по Волгѣ между Рыбинскомъ и Астраханью составляетъ 168.000,000 руб. то получимъ, что *передвиженіе* ихъ *на тысячеверстное разстояніе,* на этомъ участкѣ Волги, *ложится* только (7%) *семью процентами на цѣнность.*

Кстати, скажемъ нѣсколько словъ о состояніи *Волжскаго пути,* которое безъ сомнѣнія имѣетъ огромное вліяніе на стоимость передвиженія грузовъ.

Волга какъ путь представляетъ большія затрудненія для судоходства.

На ней встрѣчается множество *песчаныхъ мелей и перекатовъ*, которые тѣмъ болѣе неудобны, что измѣняютъ мѣстоположеніе, а слѣдовательно мѣняется и фарватеръ. Глубина на этихъ меляхъ и перекатахъ, которыхъ особенно много на пространствѣ между Рыбинскомъ и устьемъ рѣки Камы, уменьшается иногда до 5 и даже 4-хъ четвертей, такъ что почти пороженія баржи едва могутъ пройти; а изъ пароходовъ, только весьма немногіе, съ самою малою осадкою, въ состояніи работать при сказанномъ горизонтѣ воды. Подобными условіями судоходство сопровождалось еще весьма недавно, а именно въ 1868 году, когда въ Іюлѣ и Августѣ, между Костромою и Ярославлемъ, у Харчевинскаго переката, сформировался огромный караванъ, имѣвшій постоянно въ наличности около 300 судовъ, останавливавшихся для распаузки *) и при нихъ было болѣе 30 пароходовъ, стоявшихъ безъ дѣла. Потери въ такихъ случаяхъ громадны: 1) каждый пароходъ въ сутки теряетъ около 200 руб., 2) задержка товаровъ на перекатахъ сильно возвышаетъ имъ цѣны на рынкахъ, 3) поставщики раззоряются на наемъ рабочихъ и паузковъ по баснословно высокимъ цѣнамъ и на уплату неустойки за недоставку на срокъ, а также на пополненіе убытковъ отъ порчи и потери товаровъ при перегрузкѣ, 4) прибрежное населеніе отвлекается для паузки судовъ отъ полевыхъ работъ, отъ чего страдаетъ хозяйство; кромѣ того въ подобныхъ случаяхъ при скопленіи народа у перекатовъ, тамъ открываются кабаки, развивается пьянство и развратъ.

Впрочемъ и при менѣе бѣдственныхъ условіяхъ для судоходства, т. е. въ нормальные годы, — низкій горизонтъ воды на нѣкоторыхъ перекатахъ всегда причиняетъ большіе убытки судоходству; ибо баржи идутъ съ полною осадкою только первымъ рейсомъ, а за тѣмъ, соображаются съ состояніемъ воды на перекатахъ и грузятся мельче. Вслѣдствіе этого изъ баржи не извлекается той пользы, какая была бы возможна при лучшихъ условіяхъ состоянія пути, отсюда стоимость баржи и ея содержаніе раскладываются на меньшее число поднятыхъ ею пудовъ груза, и фрахтовая цѣна увеличивается. Такимъ образомъ, ежели въ настоящее время стоимость посуды ложится 2-мя копѣйками на пудъ, то, съ устраненіемъ, хотя отчасти, вышесказанныхъ препятствій на пути, она могла бы уменьшиться по крайней мѣрѣ на $^1/_2$ копѣйки съ пуда, что дало бы сбереженія около $^1/_2$ мил. рублей въ годъ.

Въ числѣ прочихъ причинъ, способствующихъ обмеленію Волги нельзя не указать на громадное количество *истребляемаго въ ея районѣ лѣса—на топливо* пароходовъ. Пароходы на Волгѣ, до сихъ поръ, почти исключи-

---

*) Одна баржа разгружалась на двѣ, на три, а иногда и на четыре вспомогательныя судна называемыя «паузками».

тельно, потребляютъ дрова, заготовляемыя по рр. Мологѣ, Шекснѣ, Унжѣ, Ветлугѣ, Камѣ и по другимъ небольшимъ рѣкамъ Казанской губерніи. Количество истребляемаго лѣса можетъ быть опредѣлено по слѣдующему разсчету: предположивъ, что на одну паровую силу сжигается въ навигацію 5-ть пятериковъ дровъ, получимъ, что на 36,000 работающихъ на Волгѣ паровыхъ силъ (см. стр. 12-ая) потребуется 180,000 пятериковъ въ годъ, а если допустимъ, что съ десятины лѣсу получается около 10-ти пятериковъ, то для топлива паровыхъ двигателей на Волгѣ истребляется площадь лѣсу, пространствомъ около 18,000 десятинъ въ годъ.

Кромѣ мелей по Волгѣ находится много *камней, грядъ и карчей*, которые по спадѣ воды тоже наносятъ вредъ судоходству. Случаи пролома судовъ и пароходовъ на Волгѣ не рѣдки.

Знаковъ для указанія фарватера по Волгѣ, недостаточно; кромѣ того они ставятся весьма небрежно и не освѣщаются, а лоцманской службы на Волгѣ почти не существуетъ.

Кромѣ препятствій, вытекающихъ непосредственно изъ свойствъ и недостатковъ самаго пути, судоходство сильно еще страдаетъ отъ *недостатка административно-полицейскаго надзора.*

IV. Пароходство на Волгѣ.

Выше было сказано, что изъ всего волжскаго фрахта на пароходство приходится около 10.000,000 руб., если къ этой суммѣ прибавимъ еще заработокъ тяжело-буксирныхъ пароходовъ въ притокахъ (по рр. Шекснѣ, Камѣ, Сурѣ и Окѣ), и, также, отъ буксированія плотовъ и гонокъ по Волгѣ, а всего около 1.768,000 руб. *), то получимъ, что всѣ грузовые пароходы выручаютъ въ навигацію около 11.768,000 руб., что на одинъ пароходъ дастъ валовой выручки въ годъ около 36½ тыс. При такой выручкѣ промыселъ этотъ считался довольно выгоднымъ, и, зачастую, въ 4 — 5 лѣтъ погашался капиталъ затраченный въ пароходъ и баржи. Но здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что выручка эта относится къ среднему году, изъ пятилѣтія съ 1866 и по 1871 годъ, въ теченіи котораго, въ первые 4 года, фрахтовыя цѣны были высокія.

---

*) Выше валовая выручка тяжело буксирныхъ пароходовъ (суммою въ 8.842,000 руб.) была расчитана по работѣ на 5 рейсовъ (см. стр. 16-ая); если работу въ притокахъ и по буксировкѣ плотовъ и гонокъ на Волгѣ мы приравняемъ, приблизительно оному (т. е. еще 6-му) рейсу, то выручка пароходства увеличится на 1.768,000 руб.

Но за тѣмъ съ 1870 года для пароходства на Волгѣ настаетъ кризисъ и упавшіе, съ того времени, цѣны за перевозку товаровъ держатся, какъ сейчасъ увидимъ, и по настоящее время. Такъ отъ Самары до Рыбинска, за тяжело-буксирными пароходами, *съ пуда* партіонныхъ грузовъ цѣны были:

	въ 1871 г.	Въ 1872 г.
Для 1-го рейса	9,0	7,0
„ 2-го „	7,0	6,0
„ лѣтнихъ рейсовъ. . . .	6,0	5,0
„ осенняго	7,5	6,0
Средняя.	7,4	6,0

А изъ нихъ средняя равняется 6,7 коп., т. е. на 33% ниже противъ предшествующаго 5-ти лѣтія. Предположивъ даже, что количество перевозимыхъ грузовъ не уменьшилось, то и въ такомъ случаѣ, валовая выручка средняго (95 сильнаго) грузоваго парохода — все таки составитъ неболѣе 24½ тыс. рубл., отъ которыхъ, за покрытіемъ навигаціонныхъ расходовъ, почти ничего не останется даже на погашеніе и возобновленіе пароходовъ, баржъ и прочаго имущества.

Такое положеніе пароходнаго дѣла, если оно продолжится еще нѣсколько лѣтъ, не можетъ не отразиться вредно на торговомъ движеніи на Волгѣ которое не только не должно падать, но, напротивъ, должно оживляться по мѣрѣ приближенія сѣти желѣзныхъ дорогъ къ этой водной артеріи. Многіе дѣятели на поприщѣ Волжскаго судоходства уже теперь призадумались надъ настоящимъ незавиднымъ положеніемъ ихъ промысла и высказываютъ разныя по этому предмету мнѣнія. Здѣсь мы обратимъ вниманіе на одно изъ нихъ, принадлежащее перу Е. И. Рагозина, которое было помѣщено въ статьѣ газеты „Недѣля“ № 11, 1872 г. Первая половина этой статьи очень хорошо знакомитъ съ настоящимъ положеніемъ пароходства на Волгѣ, почему мы и приводимъ ее здѣсь въ перепечаткѣ.

„До послѣдняго времени рѣка Волга была единственнымъ хорошимъ путемъ въ Россіи для передвиженія хлѣбныхъ грузовъ. Протекая съ сѣверо-запада на юго-востокъ Россіи и прорѣзывая губерніи промышленныя и губерніи, богатыя производствомъ всякаго рода хлѣбовъ, Волга пріобрѣла огромное значеніе въ экономическомъ развитіи Россіи. Значеніе это еще болѣе усилилось съ прошлаго столѣтія, когда основанъ былъ Петербургъ и Волга соединилась съ новой столицей тремя системами путей: Вышневолоц-

кой, Маріинской и Тихвинской. Въ виду такой роли Волги, какъ главной артеріи, питавшей весь сѣверъ Россіи и Петербургъ и доставлявшей хлѣбъ для заграничнаго отпуска, вопросъ о перевозкѣ грузовъ по Волгѣ и далѣе, по системамъ въ Петербургъ, всегда обращалъ на себя вниманіе правительства и общества. Главная масса грузовъ и всѣ хлѣба идутъ, какъ извѣстно, съ Низовыхъ пристаней Волги, изъ Камы, изъ Суры и Оки, т. е. всѣ слѣдуютъ противъ теченія, а потому для ихъ передвиженія недостаточно было только построить суда, нужно было приложить къ нимъ какую нибудь силу, способную двигать эти суда противъ воды на разстояніи отъ 1,000 до 3,500 верстъ.

Очень долгое время грузы по Волгѣ перевозились силой человѣка и силой вѣтра, а со временемъ и лошадьми на кабестанахъ. Бурлакъ, съ лямкой на плечѣ, былъ долго главной силой, перетаскивавшей всѣ Волжскіе грузы; нагнувшись впередъ, переступая медленными шагами, часто по поясъ въ водѣ, онъ совершалъ свои путины по берегамъ Волги въ теченіи сотенъ лѣтъ и пѣснь его, подобная стону, оглашала Россію съ востока на западъ. Наконецъ этотъ стонъ былъ услышанъ, и съ запада Европы пришла помощь русскому человѣку. Въ 1823 году была взята въ Россіи привилегія на исключительное право въ теченіи 20 лѣтъ перевозки грузовъ по Волгѣ пароходами. Предпріятіе это, однако, не осуществилось и первые пароходы явились на Волгѣ лишь въ 1843 году, и затѣмъ въ теченіи 12 лѣтъ пароходство систематически и серьезно почти не увеличивалось.

Пароходное дѣло начало развиваться на Волгѣ только съ 1856 года, и въ короткій 15-ти лѣтній періодъ времени успѣло достигнуть maximum'а потребности и совершенно вытѣснить всѣ другіе способы перевозки.

Въ настоящее время на Волгѣ до 420 пароходовъ и паровыхъ кабестановъ и до 1,600 деревянныхъ судовъ разныхъ наименованій. Изъ общаго числа пароходовъ около 80 занимаются перевозкою пассажировъ, а 340 предназначены исключительно для передвиженія грузовъ; изъ послѣднихъ до 70 пароходовъ принадлежатъ акціонернымъ обществамъ, остальные же 270 составляютъ собственность частныхъ лицъ.

Вотъ настоящія силы Волжскаго судоходства. Быстрое развитіе пароходства на Волгѣ было, разумѣется, въ зависимости отъ выгодности этого дѣла. Вначалѣ, когда приходилось конкурировать еще съ человѣческой силой и силой вѣтра, когда еще вопросъ о результатѣ предстоявшей борьбы не выяснился для всѣхъ, пароходами работали почти исключительно акціонерныя общества, и только постепенно, по мѣрѣ вытѣсненія съ Волги лямки и конныхъ машинъ, начинали, наконецъ, строить пароходы частныя лица. Но съ 1861 года пароходное дѣло вошло уже въ свою норму и заказы па-

роходовъ значительно усилились, чему способствовало въ особенности то, что механическіе заводы, въ виду оказавшейся выгодности пароходнаго дѣла, открыли самый широкій кредитъ всѣмъ лицамъ, обращавшимся къ нимъ съ заказами. Низкія цѣны на перевозку грузовъ, бывшія въ 1864 и 1865 годахъ, остановили, впрочемъ на время, развивавшееся уже стремленіе у всѣхъ, знакомыхъ съ волжскимъ дѣломъ—сдѣлаться пароходчиками. Но послѣдующіе 4 года, съ 1866 по 1870, вновь подняли надежды и создали на Волгѣ азартную игру спекуляціями на покупку и продажу пароходовъ. Въ эти четыре года было выстроено для Волги болѣе 100 пароходовъ, именно въ 1866 и 67 годахъ 30 пароходовъ, въ 1868—25 и въ 1869 г. 49 пароходовъ. Въ виду кредита механическихъ заводовъ и возможности получить впередъ задатки за доставку взятыхъ грузовъ, на пароходное дѣло бросились люди безъ всякихъ средствъ и нравственнаго кредита: уволенные отъ службы пристанскіе прикащики, водоливы, лоцмана и т. п. Въ тѣ знаменательные годы на Волгѣ не было почти человѣка, который бы не мечталъ пріобрѣсти пароходъ. Дѣйствительно, въ то время ничего почти не стоило сдѣлаться владѣльцемъ парохода. Дѣло пароходное давало при единичномъ частномъ хозяйствѣ отъ 20% до 50% и даже 60% на капиталъ, а потому понятно, что пароходчики пользовались полнымъ кредитомъ и не нуждались ни въ основномъ, ни въ оборотномъ капиталахъ. Они заказывали пароходъ съ уплатой денегъ въ 3 и 4 года, баржи брали въ аренду, или покупали въ кредитъ, за дрова платили по мѣрѣ возможности въ теченіи навигаціи, а рабочимъ выдавали жалованье изъ задаточныхъ денегъ, получаемыхъ съ кладчиковъ за будущія поставки. При такихъ условіяхъ, всякій смѣтливый человѣкъ могъ сдѣлаться пароходчикомъ и, при аккуратномъ веденіи дѣла, расплатиться со всѣми и пріобрѣсти въ 3, 4 года имущество на 50 т. или 70,000 руб. Но понятно, что у нѣкоторыхъ лицъ закружились головы отъ ихъ новаго положенія, нѣкоторыя изъ нихъ не справились съ дѣломъ, по недостаточному знакомству съ нимъ; отсюда явились новыя спекуляціи и обороты. Трусливые или убѣгали съ Волги, или объявлялись несостоятельными, болѣе смѣлые заказывали второй, а затѣмъ и третій пароходы, чтобы замаскировать свое положеніе и тѣмъ временемъ, если возможно, вывернуться изъ трудныхъ обстоятельствъ.

Понятно, что такія ненормальныя условія дѣла не могли продолжаться долго и, первый неурожай долженъ былъ образумитъ и убѣдить, что есть всѣму предѣлъ, и что число пароходовъ не можетъ постоянно возростать въ такой пропорціи. 1869 годъ былъ послѣднимъ хорошимъ годомъ для Волжскаго судоходства. Въ навигацію 1870 года цѣны упали съ 16 до 7 к.

изъ Самары въ Рыбинскъ, въ 1871 году онѣ остались безъ измѣненія, а въ 1872 году упали еще ниже.

Сначала пароходчики предполагали, что, по примѣру прежнихъ лѣтъ, пройдутъ два года и цѣны опять поднимутся. Но проходитъ третій годъ, дѣла не исправляются и даже не обѣщаютъ ничего въ будущемъ. Теперь только начинаютъ догадываться пароходчики, что положеніе ихъ гораздо серьезнѣе, чѣмъ они думали. Выше мы видѣли, на сколько пароходчики были приготовлены къ такому кризису.

Понятно, что большинство изъ нихъ не въ состояніи перенести настоящаго положенія, тѣмъ болѣе, что цѣны пали до небывалой цѣны 5 коп., съ пуда изъ Самары въ Рыбинскъ и самый кризисъ продолжается слишкомъ долго. Настоящее положеніе пароходнаго дѣла по Волгѣ крайне тяжело. Акціонерныя пароходныя общества почти всѣ работаютъ въ убытокъ, или въ ничью, и немногія изъ нихъ имѣютъ на столько силъ, чтобы поддерживать свое имущество. Общество „Нептунъ" уже больше года ликвидируетъ свое дѣло. Частные же владѣльцы пароходовъ, за небольшими исключеніями, находятся еще въ худшемъ положеніи. При этомъ пароходчики утѣшаютъ себя тѣмъ, что не считаютъ погашенія имущества и такимъ образомъ сводятъ концы съ концами въ денежныхъ разсчетахъ. Между тѣмъ, суда старѣютъ, исчезаютъ, пароходы требуютъ капитальныхъ исправленій машинъ, замѣны старыхъ катловъ и, въ одинъ прекрасный день, сводя постоянно концы съ концами, пароходчики останутся безъ баржей, съ пароходами негодными для работы, и несчитанное, для видимаго уменьшенія убытка, ежегодное погашеніе имущества окажется разореніемъ.

Строить новыя баржи, какъ мы видѣли, не на что, а глядя на безотрадное потоженіе дѣлъ — и не для чего.

Таковое настоящее денежное положеніе пароходчиковъ, будущее же ещхуже. Безъ оборотныхъ капиталовъ, съ долгами, лежащими на имуществѣ, пароходчики не только не имѣютъ надежды освободиться отъ нихъ, но въ недалекомъ будущемъ имъ необходимы новые займы.

Все разумѣется было-бы поправлено, если бы можно было разсчитывать, что цѣны опять скоро поднимутся и дѣла могутъ придти въ прежнее положеніе. Но къ несчастію такія предположенія ничѣмъ не подтверждаются. Напротивъ есть полное основаніе думать, что возстановленіе прежнихъ цѣнъ невозможно и что пароходство вступило въ новый періодъ своей жизни, который находится въ тѣсной связи съ совершившимся экономическимъ развитіемъ въ странѣ.

Въ бывшіе 2 кризиса:—1859 и 1860 гг., а потомъ 1864 и 1865 уменьшеніе заработковъ происходило единственно оттого, что увеличеніе

перевозочныхъ средствъ переростало развитіе земледѣлія и производительности и что уменьшался заграничный вывозъ; въ зависимости отъ этого, дѣла принимали характеръ кризиса и исправлялись тотчасъ, какъ только возстановлялся вывозъ за границу. Такъ въ оба періода послѣдній изъ двухъ годовъ былъ хуже предъидущаго и затѣмъ цѣны возстановлялись сразу, какъ то было въ 1861 и 1866 годахъ.

Характеръ настоящаго кризиса иной, и обусловливается другими причинами; только познакомившись съ ними можно рѣшить вопросъ о томъ, гдѣ пароходное дѣло должно искать спасенія.

Причины настоящаго кризиса, по нашему мнѣнію, слѣдующія:

1) На внутреннемъ рынкѣ, конкуренція съ внутренними хлѣбородными губерніями, доставляющими свой хлѣбъ желѣзными дорогами, сократила потребность въ хлѣбѣ Волжскомъ.

2) На заграничномъ рынкѣ, вслѣдствіе развитія желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ, дешевый хлѣбъ Американскій вытѣсняетъ нашъ.

3) Всѣ элементы, входящіе въ стоимость доставки, каковы; топливо, суда, заработная плата, снасти, все вздорожало отъ 50% до 150% въ послѣдніе 12 лѣтъ.

4) Въ теченіе того же времени не сдѣлано ничего для удѣшевленія расходовъ доставки, нигдѣ машина не замѣнила человѣка и все совершается тѣмъ же первобытнымъ способомъ;

5) Желѣзныя дороги, вышедшія къ Волжской системѣ, потянули доставку грузовъ къ себѣ, въ ущербъ Волжскому пароходству. Дороги: Нижегородская, Моршанская, Саратовская и Царицынская не только повезли Волжскіе грузы, перехвативъ ихъ на дорогѣ, но три послѣднія начали доставлять къ внутреннимъ рынкамъ впереди Волжскаго хлѣба еще хлѣбъ тѣхъ мѣстностей, которыя его никогда прежде не вывозили.

Таковы причины, произведшія тотъ кризисъ, который Волжское пароходство переживаетъ уже третій годъ, не предвидя ему конца.

Къ этому надо еще прибавить, что русская хлѣбная торговля въ настоящеее время, въ ея конкуренціи съ торговлею Американскою, обязана частью своего успѣха тому, что, не смотря на искусственную, вслѣдствіе монетной системы, совершенно фиктивную дороговизну хлѣба, послѣдній во всякомъ случаѣ пріобрѣтается торговцами дешевле, чѣмъ онъ стоитъ производителямъ. Такимъ образомъ доля успѣха русской хлѣбной торговли опирается на разореніе землевладѣльцевъ и крестьянъ. Уничтоженіе подушныхъ податей, и, составляющее вопросъ дня, развитіе земледѣльческаго кредита, проэктируемое многими земствами, вышибутъ и эти подставки, и тогда, передъ лицомъ Европейской торговли мы предстанемъ въ наготѣ нашихъ

нехитрыхъ способовъ производства и доставки, сопряженныхъ съ массою ручнаго труда.

Отсюда понятно, что нынѣшній кризисъ есть не случайное затишье, а результатъ экономическаго положенія страны.

Фрахтовыя цѣны низки на Волгѣ не потому, что мало хлѣба, такъ какъ въ тоже время низки и продажныя цѣны на него, а потому, что возвышенія цѣнъ на Волгѣ не допускаетъ конкуренція другихъ хлѣбородныхъ мѣстностей. Конкуренцію Волги съ желѣзными дорогами нельзя понимать въ узкомъ смыслѣ соперничества путей идущихъ отъ одного пункта. Не Волга и Саратовская дорога, напримѣръ, соперничаютъ между собою, а соперничаетъ хлѣбъ Волжскій съ хлѣбами: Рязанскимъ, Воронежскимъ и др. Только съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ увидѣли Волжскіе хлѣбные торговцы такое явленіе, какъ большія покупки хлѣба за границу при очень низкихъ цѣнахъ. Прежде, когда Волга монополизировала въ хлѣбной торговлѣ, большія продажи всегда шли паралельно съ высокими цѣнами.

Мечтать теперь о поправленіи пароходныхъ дѣлъ возвышеніемъ фрахтовыхъ цѣнъ по меньшей мѣрѣ безполезно.

Удешевленіе производства хлѣба, удешевленіе его перевозки—вотъ орудія конкуренціи. Въ зависимости отъ пароходчиковъ — одна половина этой задачи, а потому объ ней только и можетъ быть рѣчь въ этой статьѣ.

Общій ходъ развитія всякаго рода производствъ въ настоящее время, за исключеніемъ развѣ одного земледѣлія, основывается на преобладаніи крупныхъ капиталовъ надъ мелкими.

Крупные капиталы создали большія морскія Общества для перевозки, они же создали желѣзныя дороги, и тѣ и другія удешевили перевозку и ускорили ее.

Крупныя фабрики только и создаются потому, что могутъ производить дешевле. Нѣтъ сомнѣнія, что необходимость введенія дорогихъ машинъ въ сельское хозяйство создастъ одно изъ двухъ: или крупныя земельныя собственности, или ассоціацію многихъ мелкихъ владѣльцевъ съ цѣлью пріобрѣтенія машинъ.

Такимъ образомъ главными началами народнаго хазяйства теперь становятся:

1) Преобладаніе крупныхъ капиталовъ надъ мелкими и, какъ конечный результатъ такого хода вещей, преобладаніе ассоціаціи капиталовъ надъ капиталами единичными.

2) Монополизація предпріятій и надъ нею, для регулированія ея, власть государственная.

3) Конкуренція личная, сосѣдская, такъ сказать, исчезаетъ, превращаясь

въ конкуренцію цѣлыхъ системъ путей сообщенія государствъ, частей свѣта.

Крупныя ассоціаціи безспорно уменьшаютъ силу конкуренціи и могутъ принять характеръ монополіи, но пугаться этого нечего. Какъ безспорно, что монополія вызываетъ конкуренцію, также точно послѣдняя, доведенная до крайности, стремится создать монополію. Монополія первичная всегда имѣетъ въ виду большую выручку, т. е. возвышеніе прихода. Произволъ въ опредѣленіи своего вознагражденія, или, правильнѣе, неумѣренное пользованіе имъ вызываетъ конкуренцію, задачею которой становится такимъ образомъ пониженіе прихода.

Когда производство пришло въ это положеніе, создается другое движеніе, конкуренція обращается на уменьшеніе расходовъ производства. Понизивъ ихъ до minimum'a, возможнаго для частнаго хозяйства, дальше идти некуда и производство должо пасть, если разность между пониженными расходами не даетъ вознагражденія. Чтобы существовать, надо поднять заработокъ, или еще уменьшить расходы.

Въ странахъ, изолированныхъ дурными путями или политическими причинами, задача въ большинствѣ случаевъ разрѣшается въ смыслѣ увеличенія заработка.

Иначе совершается это, когда страна вошла въ тѣсную связь съ другими народами. Телеграфъ даетъ каждый часъ свѣдѣнія о цѣнахъ во всемъ цивилизованномъ мірѣ.

Желѣзныя дороги двигаютъ грузы такихъ мѣстностей, которыя прежде не могли ихъ высылать.

Страховыя компаніи, распредѣляя риски, даютъ возможность движенія, по такимъ путямъ, какихъ избѣгала торговля.

Банки, съ всегда готовыхъ кредитовъ, создаютъ быстро новыхъ дѣятелей на новыхъ мѣстахъ.

Такимъ образомъ мѣстность, пытающаяся удержать высокія цѣны, создаетъ новыя мѣста производства, увеличиваетъ себѣ конкуренцію и вскорѣ становится въ сторонѣ отъ промышленнаго движенія. Считая участіе всей Россіи въ міровой торговлѣ едва не мѣсяцами давности, ощущая впервые на себѣ вліяніе такого положенія вещей, мы не можемъ разобраться и невольно тянемъ въ знакомую сторону.

Необходимо понять и твердо усвоить себѣ мысль, что пароходство можетъ существовать въ настоящемъ размѣрѣ только подъ условіемъ низкихъ фрахтовыхъ цѣнъ, что всякая попытка къ возвышенію ихъ есть созданіе новой конкуренціи Волжскому хлѣбу, а слѣдовательно и пониженіе заработковъ на послѣдующіе годы.

Переходя отъ этихъ общихъ замѣчаній къ частностямъ, а именно къ положенію Волжскаго пароходства, мы находимъ самую безотрадную картину попытокъ, борьбы мелкихъ средствъ, ручнаго труда, частныхъ хозяйствъ съ громадными капиталами, машинами, со всѣми пособіями кредита и науки.

Въ то время, когда громадный капиталъ желѣзно-дорожнаго общества, сосредоточиваясь весь на пространствѣ 400—600 верстъ, пользуется всѣми послѣдними условіями удешевленія доставки, изучая, такъ сказать, поверстно свой путь и изыскивая всѣ средства привлеченія товаровъ къ себѣ, частный пароходчикъ съ капиталомъ 50,000 руб. рыскаетъ по всему 4,000 верстному пространству Волги, Камы и Бѣлой, беря грузы отовсюду и не имѣя нигдѣ ни топлива, никакихъ удобствъ для болѣе дешевой нагрузки или выгрузки, никакого знанія мѣстности, никакихъ средствъ привлечь грузы къ себѣ отъ другихъ путей.

Въ то время, когда желѣзныя дороги имѣютъ всѣ средства дешеваго и быстраго ремонта, пароходчикъ чинитъ свой пароходъ гдѣ и какъ припридется, ремонтируетъ его по собственному разумѣнію, или по совѣту машиниста изъ слесарей, зимуя гдѣ попало, терпя аваріи и убытки, безъ денегъ и кредита пріобрѣтая суда и дрова, почемъ и какъ придется; однимъ словомъ, въ пароходствѣ все преимущество мелкаго хозяйства надъ крупнымъ, хозяйскій мелочной надзоръ, не существуетъ вовсе, а всѣ неудобства на лицо и во всей ихъ силѣ.

Гадать, удержится-ли пароходство на Волгѣ при конкуренціи желѣзныхъ дорогъ всей Россіи невозможно. Для всякаго, непредубѣжденнаго взгляда, очевидно, что тутъ не можетъ быть и мѣста сомнѣнію. Конечно, желѣзныя дороги, идущія съ Волги, не могутъ никогда перехватить всѣ грузы и никогда не случится, что Волжскій хлѣбъ устранится совершенно съ рынковъ, но то и другое можетъ случиться въ довольно значительныхъ размѣрахъ.

Вопросъ не въ томъ, чтобы удержать часть перевозки, а чтобы удержать все количество грузовъ, передвигающихся пароходами и чтобы удовлетвориться настоящими цѣнами, не задаваясь мыслью объ ихъ возвышеніи. Въ мѣрахъ, направленныхъ къ достиженію этой цѣли, спасеніе и вся будущность Волжскаго пароходства“.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Таблица

Количество отправленныхъ товаровъ съ въ средній (съ 1866

Примѣчаніе. Плоты и

ПРИСТАНИ.	Строительно-земляные матеріалы.	Дрова, строительно-лѣсные матеріалы и лѣсныя издѣлія.	Мочальныя издѣлія.	Сѣно	Овесъ.	Ржаные и привалочные хлѣба.
			Т	ы	с	я
Петербургъ (Рожковская пристань) . . .	—	—	—	—	—	—
Между Петербургомъ и Ладогою	26,000	5,000	—	900	—	—
Ладога	—	—	—	—	—	—
Р. Волховъ (устье)	1,500	35,000	—	4,000	3,900	1,000
Р. Сясь (устье)	200	15,000	—	—	—	500
Между Ладогою и Вознесеньемъ	200	30,000	—	100	—	—
Вознесенье	100	4,900	—	—	—	—
Между Вознесеньемъ и Бѣлозерскомъ . .	—	3,600	—	—	—	—
Бѣлозерскъ	—	—	—	—	—	—
Между Бѣлозерскомъ и Рыбинскомъ . .	—	1,500	—	—	500	—
Р. Молога (устье)	—	2,000	—	—	—	—
Р. Верхняя Волга (выше Рыбинска вмѣстѣ съ Рыбин.-Бол. жел. дор.)	500	—	—	—	—	—
Рыбинскъ	—	—	—	—	—	—
Между Рыбинскомъ и Нижнимъ	500	3,500	100	—	—	—
Нижегородская желѣзная дорога (Нижегородская станція)	—	—	—	—	—	—
Р. Ока (устье)	500	2,000	—	—	200	2,500
Нижній Новгородъ	—	—	—	—	—	—
Между Нижнимъ и Казанью	—	6,500	400	—	1,800	5,900
Казань	—	500	—	—	—	2,600
Р. Кама (устье)	500	9,000	1,000	—	2,700	18,000
Между Казанью и Самарою	—	—	—	—	800	6,000
Самара	—	—	—	—	100	3,500
Между Самарою и Саратовомъ	—	—	—	—	—	2,600
Саратовъ	—	—	—	—	—	1,900
Между Саратовомъ и Царицынымъ . . .	—	—	—	—	—	500
Царицынъ	—	—	—	—	—	—
Волго-Донская жел. дорога (Волжская станція)	—	—	—	—	—	—
Между Царицынымъ и Астраханью . . .	—	—	—	—	—	—
Астрахань	—	—	—	—	—	—
ИТОГО . . .	30,000	118,500	1,500	5,000	10,000	45,000

№ 1.

пристаней Волжско-Маріинскаго пути, по 1871) годъ.

гонки сюда не входятъ.

Пшеничныя хлѣба.	Льняное сѣмя.	Металлы не въ дѣлѣ.	Металлическія издѣлія. Изъ Петербурга.	Металлическія издѣлія. Изъ прочихъ мѣстностей.	Рельсы.	Соль.	Рыбный товаръ.	Сало.	Остальные товары. Идущіе къ Юго-Востоку.	Остальные товары. Идущіе къ Сѣверо-Западу.	Всѣхъ товаровъ.
ч	и			п	у	д	о	в	ъ.		
—	—	—	400	—	500	300	—	—	1,900	—	3,100
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,900
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100
1,300	1,000	—	—	—	—	—	—	—	—	400	48,100
1,000	—	—	—	100	—	—	—	—	—	500	17,300
100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,400
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	5,100
1,200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	4,900
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100
100	—	—	—	100	—	—	—	—	100	400	2,700
—	—	—	100	—	—	—	—	—	400	—	2,500
—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—	1,000
100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100
400	—	—	—	—	—	—	—	—	800	700	6,000
—	—	—	100	—	100	—	—	—	2,500	—	2,700
—	1,200	200	—	100	—	—	—	—	400	400	7,500
100	—	—	—	100	—	—	—	—	200	200	600
500	1,000	—	—	—	—	—	—	—	300	900	17,300
1,000	200	—	—	—	—	—	—	—	300	600	5,200
400	1,300	9,800	—	—	400	8,600	—	800	300	1,500	54,300
2,000	200	—	—	—	—	—	—	—	—	300	9,300
8,500	200	—	—	—	—	100	—	600	100	500	13,600
9,500	200	—	—	—	—	—	—	200	—	200	12,700
6,500	200	—	—	—	—	—	—	200	100	300	9,200
2,300	—	—	—	—	—	2,000	—	—	100	100	5,000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100	200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	300	600
—	—	—	—	—	—	1,000	1,000	—	—	—	2,000
—	—	—	—	—	—	2,000	7,500	—	—	3,000	12,500
35,000	5,500	10,000	600	400	1,000	14,000	8,500	1,800	8,400	10,800	306,000

Таблица
См. къ ней примѣ

Цѣнность товаровъ, отправленныхъ съ въ среднiй (съ 1866

Примѣчанiе. Плоты и

ПРИСТАНИ.	Строительно-земляные матеріалы.	Дрова, строительно лѣсные метеріалы и лѣсныя издѣлія.	Мочальныя издѣлія.	Сѣно.	Овесъ.	Ржаные и привочные хлѣба.
			Т	ы	с	я
Петербургъ (Рожковская пристань) . . .	—	—	—	—	—	—
Между Петербургомъ и Ладогою	1,040	300	—	180	—	—
Ладога	—	—	—	—	—	—
Р. Волховъ (устье)	60	2,100	—	800	1,950	600
Р. Сясь (устье)	8	900	—	—	—	300
Между Ладогою и Вознесеньемъ	8	1,800	—	20	—	—
Вознесенье.	4	294	—	—	—	—
Между Вознесеньемъ и Бѣлозерскомъ . .	—	216	—	—	—	—
Бѣлозерскъ	—	—	—	—	—	—
Между Бѣлозерскомъ и Рыбинскомъ. . .	—	90	—	—	250	—
Р. Молога (устье)	—	120	—	—	—	—
Р. Верхняя Волга (выше Рыбинска вмѣстѣ съ Рыбин.-Бол. жел. дор.).	20	—	—	—	—	—
Рыбинскъ	—	—	—	—	—	—
Между Рыбинскомъ и Нижнимъ. . . .	20	210	30	—	—	—
Нижегородская желѣзная дорога (Нижегородская станція)	—	—	—	—	—	—
Р. Ока (устье).	20	120	—	—	100	1,500
Нижній Новгородъ.	—	—	—	—	—	—
Между Нижнимъ и Казанью	—	390	120	—	900	3,540
Казань	—	30	—	—	—	1,560
Р. Кама (устье)	20	540	300	—	1,350	10,800
Между Казанью и Самарою.	—	—	—	—	400	3,600
Самара	—	—	—	—	50	2,100
Между Самарою и Саратовомъ	—	—	—	—	—	1,560
Саратовъ	—	—	—	—	—	1,140
Между Саратовомъ и Царицынымъ . . .	—	—	—	—	—	300
Царицынъ.	—	—	—	—	—	—
Волго-Донская желѣзная дорога (Волжская станція)	—	—	—	—	—	—
Между Царицыномъ и Астраханью . . .	—	—	—	—	—	—
Астрахань.	—	—	—	—	—	—
ИТОГО . . .	1,200	7,110	450	1,000	5,000	27,000

№ 2.

чаніе на стр. 44-й

пристаней Волжско-Маріинскаго пути, по 1871) годъ.

гонки сюда не входятъ.

Пшеничные хлѣба.	Льняное сѣмя.	Металлы не въ дѣлѣ.	Металлическія издѣлія.		Р е л ь с ы.	С о л ь.	Рыбный товаръ.	С а л о.	Остальные товары.		Всѣхъ товаровъ.
			Изъ Петербурга.	Изъ прочихъ мѣстностей.					Идущія къ Юго-Востоку.	Идущіе къ Сѣверо-Западу.	
ч	и			р	у	б	л	е	й.		
—	—	—	1,200	—	800	150	—	—	9,500	—	11,650
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,520
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	300
1,170	1,300	—	—	—	—	—	—	—	—	1,200	9,180
900	—	—	—	700	—	—	—	—	—	1,500	4,308
90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,918
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	598
1,080	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	1,596
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	300
90	—	—	—	700	—	—	—	—	500	1,200	2,830
—	—	—	300	—	—	—	—	—	2,000	—	2,420
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,500	—	2,520
90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90
360	—	—	—	—	—	—	—	—	4,000	2,100	6,720
—	—	—	300	—	160	—	—	—	12,500	—	12,960
—	1,560	300	—	700	—	—	—	—	2,000	1,200	7,500
90	—	—	—	700	—	—	—	—	1,000	600	2,390
450	1,300	—	—	—	—	—	—	—	1,500	2,700	10,900
900	260	—	—	—	—	—	—	—	1,500	1,800	6,050
360	1,690	14,700	—	—	640	4,300	—	3,600	1,500	4,500	44,300
1,800	260	—	—	—	—	—	—	—	—	900	6,960
7,650	260	—	—	—	—	50	—	2,700	500	1,500	14,810
8,550	260	—	—	—	—	—	—	900	—	600	11,870
5,850	260	—	—	—	—	—	—	900	500	900	9,550
2,070	—	—	—	—	—	1,000	—	—	500	300	4,170
—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	300	800
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,500	900	2,400
—	—	—	—	—	—	500	1,250	—	—	—	1,750
—	—	—	—	—	—	1,000	9,375	—	—	9,000	19,375
31,500	7,150	15,000	1,800	2,800	1,600	7,000	10,625	8,100	42,000	32,400	201,735

Таблица

Количество прибывшихъ товаровъ на въ средній (съ 1866

Примѣчаніе. Плоты и

ПРИСТАНИ.	Строительно-земляные матеріалы.	Дрова, строительно-лѣсные матеріалы и лѣсныя издѣлія.	Мочальныя издѣлія.	Сѣно.	Овесъ.	Ржаные и привалочные хлѣба.
			т	ы	с	я
Петербургъ (Рожковская пристань) . . .	28,000	90,000	—	5,000	7,500	18,500
Между Петербургомъ и Ладогою	—	3,500	—	—	100	900
Ладога	—	—	—	—	100	800
Р. Волховъ (устье)	—	—	—	—	—	—
Р. Сясь (устье)	—	—	—	—	—	—
Между Ладогою и Вознесеньемъ	—	—	—	—	200	1,300
Вознесенье	—	—	—	—	—	800
Между Вознесеньемъ и Бѣлозерскомъ . .	—	—	—	—	100	800
Бѣлозерскъ	—	—	—	—	—	300
Между Бѣлозерскомъ и Рыбинскомъ . .	—	—	—	—	100	600
Р. Молога (устье)	—	—	—	—	—	1,500
Р. Верхняя Волга (выше Рыбинска вмѣстѣ съ Рыб.-Бол. жел. дор.).	—	—	100	—	900	9,000
Рыбинскъ	—	1,500	100	—	400	2,000
Между Рыбинскомъ и Нижнимъ	300	700	—	—	—	2,700
Нижегородская желѣзная дорога (Нижегородская станція) . . .	—	—	300	—	600	1,500
Р. Ока (устье)	—	—	500	—	—	—
Нижній Новгородъ	700	2,800	500	—	—	1,500
Между Нижнимъ и Казанью	—	—	—	—	—	200
Казань	—	—	—	—	—	100
Р. Кама (устье)	—	—	—	—	—	—
Между Казанью и Самарою . . .	—	300	—	—	—	—
Самара	200	600	—	—	—	—
Между Самарою и Саратовомъ	—	1,300	—	—	—	—
Саратовъ.	200	1,800	—	—	—	—
Между Саратовомъ и Царицынымъ . . .	—	1,100	—	—	—	—
Царицынъ	100	400	—	—	—	200
Волго-Донская желѣзная дорога (Волжская станція)	—	8,500	—	—	—	300
Между Царицынымъ и Астраханью . . .	—	1,000	—	—	—	—
Астрахань	500	5,000	—	—	—	2,000
ИТОГО . . .	30,000	118,500	1,500	5,000	10,000	45,000

№ 3.

пристани Волжско-Маріинскаго пути, по 1871) годъ.

гонки сюда не входятъ.

Пшеничные хлѣба.	Льняное сѣмя.	Металлы не въ дѣлѣ.	Металлическія издѣлія.		Р е л ь с ы.	С о л ь.	Рыбный товаръ.	С а л о.	Остальные товары.		Всѣхъ товаровъ.
			Изъ Петербурга.	Изъ прочихъ мѣстностей.					Идущіе къ Юго-Востоку.	Идущіе къ Сѣверо-Западу.	
ч	и			п	у	д	о	в	ъ.		
9,000	5,000	1,400	—	100	—	—	—	1,500	—	2,000	168,000
—	—	—	—	—	—	100	—	—	100	—	4,700
100	—	—	—	—	—	100	—	—	100	—	1,200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	200
—	—	—	100	—	—	—	—	—	500	—	600
200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,700
100	—	—	—	—	—	100	—	—	500	—	1,500
1,700	—	—	—	—	—	100	—	—	300	—	3,000
100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400
300	—	300	—	—	—	—	—	—	200	100	1,600
1,300	—	—	—	—	—	100	—	—	—	600	3,500
9,500	500	100	—	—	—	1,300	—	—	—	800	22,200
1,500	—	100	100	—	400	300	100	—	200	500	7,200
3,800	—	800	—	—	100	1,200	300	—	200	800	10,900
2,300	—	1,700	—	—	—	1,600	1,500	200	—	3,000	12,700
500	—	2,800	—	—	—	4,100	2,000	—	100	500	10,500
1,000	—	1,200	—	—	—	1,200	1,200	—	100	1,000	11,200
—	—	—	—	—	—	500	300	—	100	400	1,500
2,000	—	100	—	—	—	300	200	100	500	200	3,500
100	—	—	—	—	—	—	—	—	1,700	100	1,900
—	—	100	—	—	—	300	100	—	200	100	1,100
—	—	100	—	100	—	300	100	—	500	100	2,000
—	—	—	—	—	—	200	100	—	200	100	1,900
—	—	200	100	—	200	1,900	1,900	—	400	200	6,900
—	—	100	—	100	—	200	300	—	300	200	2,300
100	—	—	—	—	300	100	—	—	—	—	1,200
700	—	700	200	100	—	—	400	—	700	100	11,700
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000
700	—	300	100	—	—	—	—	—	1,300	—	9,900
35,000	5,500	10,000	600	400	1,000	14,000	8,500	1,800	8,400	10,800	306,000

Таблица

См. къ ней примѣ

Цѣнность товаровъ, прибывшихъ на въ среднiй (съ 1866

Примѣчанiе. Плоты и

ПРИСТАНИ.	Строительно-земляные матерiалы.	Дрова, строительно-лѣсные матерiалы и лѣсныя издѣлiя.	Мочальныя издѣлiя.	Сѣно.	Овесъ.	Ржаные и привалочные хлѣба.
			т	ы	с	я
Петербургъ (Рожковская пристань) . . .	1,120	5,400	—	1,000	3,750	11,100
Между Петербургомъ и Ладогою	—	210	—	—	50	540
Ладога	—	—	—	—	50	480
Р. Волховъ (устье)	—	—	—	—	—	—
Р. Сясь (устье)	—	—	—	—	—	—
Между Ладогою и Вознесеньемъ	—	—	—	—	100	780
Вознесенье	—	—	—	—	—	480
Между Вознесеньемъ и Бѣлозерскомъ . .	—	—	—	—	50	480
Бѣлозерскъ	—	—	—	—	—	180
Между Бѣлозерскомъ и Рыбинскомъ . . .	—	—	—	—	50	360
Р. Молога (устье)	—	—	—	—	—	900
Р. Верхняя Волга (выше Рыбинска вмѣстѣ съ Рыбин.-Бол. жел. дор.).	—	—	30	—	450	5,400
Рыбинскъ	—	90	30	—	200	1,200
Между Рыбинскомъ и Нижнимъ	12	42	—	—	—	1,620
Нижегородская желѣзная дорога (Нижегородская станцiя)	—	—	90	—	300	900
Р. Ока (устье)	—	—	150	—	—	—
Нижнiй Новгородъ	28	168	150	—	—	900
Между Нижнимъ и Казанью	—	—	—	—	—	120
Казань.	—	—	—	—	—	60
Р. Кама (устье)	—	—	—	—	—	—
Между Казанью и Самарою	—	18	—	—	—	—
Самара	8	36	—	—	—	—
Между Самарою и Саратовомъ	—	78	—	—	—	—
Саратовъ	8	108	—	—	—	—
Между Саратовомъ и Царицынымъ . . .	—	66	—	—	—	—
Царицынъ	4	24	—	—	—	120
Волго-Донская желѣзная дорога (Волжская станцiя)	—	510	—	—	—	180
Между Царицынымъ и Астраханью . . .	—	60	—	—	—	—
Астрахань	20	300	—	—	—	1,200
ИТОГО . . .	1,200	7,110	450	1,000	5,000	27,000

№ 4.

чаніе на стр. 44-й.

пристани Волжско-Маріинскаго пути, по 1871) годъ.

гонки сюда не входятъ.

Пшеничные хлѣба.	Льняное сѣмя.	Металлы не въ дѣлѣ.	Металлическія издѣлія.		Рельсы.	Соль.	Рыбный товаръ.	Сало.	Остальные товары.		Всѣхъ товаровъ.
			Изъ Петербурга.	Изъ прочихъ мѣстностей.					Идущія къ Юго-Востоку.	Идущія къ Сѣверо-Западу.	
ч	и			р	у	б	л	е	й.		
8,100	6,500	2,100	—	700	—	—	—	6,750	—	6,000	52,520
—	—	—	—	—	—	50	—	—	500	—	1,350
90	—	—	—	—	—	50	—	—	500	—	1,170
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000	—	1,000
—	—	—	300	—	—	—	—	—	2,500	—	2,800
180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,060
90	—	—	—	—	—	50	—	—	2,500	—	3,120
1,530	—	—	—	—	—	50	—	—	1,500	—	3,610
90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	270
270	—	450	—	—	—	—	—	—	1,000	300	2,430
1,170	—	—	—	—	—	50	—	—	—	1,800	3,920
8,550	650	150	—	—	—	650	—	—	—	2,400	18,280
1,350	—	150	300	—	640	150	125	—	1,000	1,500	6,735
3,420	—	1,200	—	—	160	600	375	—	1,000	2,400	10,829
2,070	—	2,550	—	—	—	800	1,875	900	—	9,000	18,485
450	—	4,200	—	—	—	2,050	2,500	—	500	1,500	11,350
900	—	1,800	—	—	—	600	1,500	—	500	3,000	9,546
—	—	—	—	—	—	250	375	—	500	1,200	2,445
1,800	—	150	—	—	—	150	250	450	2,500	600	5,960
90	—	—	—	—	—	—	—	—	8,500	300	8,890
—	—	150	—	—	—	150	125	—	1,000	300	1,743
—	—	150	—	700	—	150	125	—	2,500	300	3,969
—	—	—	—	—	—	100	125	—	1,000	300	1,603
—	—	300	300	—	320	950	2,375	—	2,000	600	6,961
—	—	150	—	700	—	100	375	—	1,500	600	3,491
90	—	—	—	—	480	50	—	—	—	—	768
630	—	1,050	600	700	—	—	500	—	3,500	300	7,970
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
630	—	450	300	—	—	—	—	—	6,500	—	9,400
31,500	7,150	15,000	1,800	2,800	1,600	7,000	10,625	8,100	42,000	32,400	201,735

Таблица

Движеніе грузовъ по Волгѣ, между въ средній (съ 1866

Примѣчаніе. Плоты и

ПЛЕСА.	Версты.	ТОВАРЫ.	Движеніе внизъ Среднее число пудовъ.
Рыбинско - Нижегородское.	460	Лѣсныя произведенія	3.400,000
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни)	—
		Прочіе товары	2.200,000
		Итого	5.600,000
Нижегородско - Казанское.	380	Лѣсныя произведенія	7.300,000
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни)	—
		Прочіе товары	5.900,000
		Итого	13.200,000
Казанско-Самарское.	460	Лѣсныя произведенія	19.900,000
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни)	1.000,000
		Прочіе товары	6.400,000
		Итого	27.300,000
Самарско-Саратовское.	445	Лѣсныя произведенія	18.500,000
		Хлѣбъ (безъ льняваго сѣмяни)	2.900,000
		Прочіе товары	5.300,000
		Итого	26.700,000
Саратовско - Царицынское.	400	Лѣсныя произведенія	15.500,000
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни)	4.000,000
		Прочіе товары	4.100,000
		Итого	23.600,000
Царицынско - Астраханское.	480	Лѣсныя произведенія	5.500,000
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни)	2.700,000
		Прочіе товары	2.200,000
		Итого	10.400,000
ИТОГО. Рыбинско-Астраханское.	2,625	Лѣсныя произведенія	11.643,619
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни)	1.770,095
		Прочіе товары	4.286,667
		Итого	17,700,381

№ 5.

Рыбинскомъ и Астраханью, по 1871) годъ.

гонки сюда не входятъ.

по Волгѣ.	Движеніе вверхъ по Волгѣ.		Движеніе въ обѣ стороны.	
Пудо-версты.	Среднее число пудовъ.	Пудо-версты.	Среднсе число. пудовъ.	Пудо-версты.
1.564.000,000 — 1.012.000,000	200,000 63.100,000 13.200,000	92.000,000 29.026,000,000 6.072.000,000	3.600,000 63.100,000 15.400,000	1.656.000,000 29.026.000,000 7.084.000,000
2.576.000,000	76.500,000	35.190.000,000	82.100,000	37.766.000,000
2.774.000,000 — 2.242.000,000	1.200,000 66.800,000 34.300,000	456.000,000 25.384.000,000 13.034.000,000	8.500,000 66.800.000 40.200,000	3.230.000,000 25.384.000,000 15.276.000,000
5.016.000,000	102.300,000	38.874.000,000	115.500,000	43.890.000,000
9.154.000,000 460.000,000 2.944.000,000	— 36.800,000 13.500,000	— 16.928.000,000 6.210.000,000	19.900,000 37.800,000 19.900,000	9.154.000,000 17.388.000,000 9.154.000,000
12.558.000,000	50.300,000	23.138.000,000	77.600,000	35.696.000,000
8.232.500,000 1.290.500,000 2.358.500,000	— 16.100,000 12.500,000	— 7.164.500,000 5.562.500,000	18.500,000 19.000,000 17.800,000	8.232.500,000 8.455.000,000 7.921.000,000
11.881.500,000	28.600,000	12.727.000,000	55.300,000	24.608.500,000
6.200.000,000 1.600.000,000 1.640.000,000	— 1.500,000 14.900,000	— 600.000,000 5.960.000,000	15.500,000 5.500,000 19.000,000	6.200.000,000 2.200.000,000 7.600.000,000
9.440.000,000	16.400,000	6.560.000,000	40.000,000	16.000.000,000
2.640.000,000 1.296.000,000 1.056.000,000	— — 13.500,000	— — 6.480.000,000	5.500,000 2.700,000 15.700,000	2.640.000,000 1.296.000,000 7.536.000,000
4.992.000,000	13.500,000	6.480.000,000	23.900,000	11.472.000,000
30.564.500,000 4.646.500,000 11.252.500,000	208,762 30.134,286 16.502,285	548.000,000 79.102.500,000 43.318.500,000	11.852,381 31.904,381 20.788,952	31.112.500,000 83.749.000,000 54.571.000,000
46.463.500,000	46.845,333	122.969.000,000	64.545,714	169.432.500,000

Таблица

Движеніе грузовъ по Маріинскому пу

Примѣчаніе. Плоты и

ПЛЕСА.	Версты.	ТОВАРЫ.	Движеніе по на бин — Среднее число пудовъ.
Петербурго-Ладожское.	156	Лѣсныя цроизведенія	—
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни).	—
		Прочіе товары	3.000,000
		Итого	3.000,000
Ладожско-Вознесенское.	259	Лѣсныя произведенія	—
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни).	—
		Прочіе товары	1.900,000
		Итого	1.900,000
Вознесенско-Бѣлозерское	260	Лѣсныя произведенія	—
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни).	—
		Прочіе товары	1.200,000
		Итого	1.200,000
Бѣлозерское-Рыбинское (р. Шексна).	398	Лѣсныя произведенія	800,000
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни).	—
		Прочіе товары	1.000,000
		Итого	1.800,000
ИТОГО. Петербурго-Рыбинское.	1,073	Лѣсныя произведенія	296,738
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни).	—
		Прочіе товары	1.556,477
		Итого	1.853,215
ПО ВОЛЖСКО-МА			
ВСЕГО. . .	3,698	Лѣсныя произведенія	8.351,244
		Хлѣбъ (безъ льнянаго сѣмяни).	1.256,490
		Прочіе товары	3.494,483
		Итого	13.102,217

№ 6.

ти, въ средній (съ 1866 по 1871) годъ.

гонки сюда не входятъ.

правленію къ Рыску.	Движеніе по направленію къ Петербургу.		Движеніе въ обѣ стороны.	
Пудо-версты.	Среднее число пудовъ.	Пудо-версты.	Среднее число пудовъ.	Пудо-версты.
—	89.300,000	13.930.800,000	89.300,000	13.930.800,000
—	35.600,000	5.553.600,000	35.600,000	5.553.600,000
468.000,000	29.400,000	4.586.400,000	32.400,000	5.054.400,000
468.000,000	154.300,000	24.070.800,000	157.300,000	24.538.800,000
—	23.500,000	6.086.500,000	23.500,000	6.086.500,000
—	30.200,000	7.821.800,000	30.200,000	7.821.800,000
492.100,000	8.100,000	2.097.900,000	10.000,000	2.590.000,000
492.100,000	61.800,000	16.006.200,000	63.700,000	16.498.300,000
—	1.800,000	468 000,000	1.800,000	468.000,000
—	32.600,000	8.476.000,000	32.600,000	8.476.000,000
312.000,000	7.700,000	2.002.000,000	8.900,000	2.314.000,000
312.000,000	42.100,000	10.946.000,000	43.300,000	11.258.000,000
318.400,000	—	—	800,000	318.400,000
—	33.800,000	13.452.400,000	33.800,000	13.452.400,000
398.000,000	7.700,000	3.064.600,000	8.700,000	3.462.600,000
716.400,000	41.500,000	16.517.000,000	43.300,000	17.233.400,000
318.400,000	19.091,612	20.485.300,000	19.388,350	20.803.700,000
—	32.901,957	35.303.800,000	32.901,957	35.303.800,000
1.670.100,000	10.951,445	11.750.900,000	12.507,922	13.421.000,000
1.988.500,000	62.945,014	67.540.000,000	64.798,229	69.528.500,000
Р І И Н С К О М У П У Т И.				
30.882.900,000	5.687,750	21.033 300,000	14.038,994	51.916.200,000
4.646,500,000	30.937,345	114.406.300,000	32.193,835	119.052.800,000
12.922.600,000	14.891,671	55.069.400,000	18.386,154	67.992.000,000
48.452.000,000	51.516,766	190.509.000,000	64.618,983	238.961.900,000

Примѣчаніе къ таблицѣ подъ № 2.

Таблица эта составлена на основаніи данныхъ таблицы № 1-й, причемъ, имѣющіяся въ ней количества умножены на цѣны, взятыя изъ биржевыхъ свѣдѣній Нижняго, Рыбинска и Казани; а именно: *для пуда* Строительно-земляныхъ матеріаловъ принята цѣна равною 4 коп., для дровъ = 6 к., для мочальныхъ издѣлій = 30 к., для сѣна = 20 к., для овса = 50 к., для ржанаго и приварочныхъ хлѣбовъ = 60 к., для пшеничнаго хлѣба = 90 к., для льнянаго сѣмяни = 1 р. 30 к., для металловъ не въ дѣлѣ = 1 р. 50 к., для металлическихъ издѣлій идущихъ изъ Петербурга (желѣзно-дорожныя принадлежности)=3р., а для издѣлій идущихъ изъ прочихъ мѣстностей=7 р., для рельсовъ=1 р. 60 к., для соли=50 к., для рыбнаго товара = 1 р. 25 к., для сала = 4 р. 50 к., для остальныхъ товаровъ, идущихъ по направленію отъ Петербурга = 5 р., а для товаровъ идущихъ по направленію къ Петербургу = 3 рубля.

Примѣчаніе къ таблицѣ подъ № 4.

Таблица эта составлена на основаніи данныхъ таблицы № 3, перемноженныхъ на цѣны, указанныя въ примѣчаніи къ таблицѣ № 2-й.




UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 071344086